Infrastructure Canada

Rapport ministériel sur le rendement

2007-2008

John Baird, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Table des matières

Section I : Aperçu 1

Message du Ministre 1

Déclaration de la direction 3

1.1 Renseignements sommaires 4

1.2 Structure d'établissement de rapports 5

1.3 Tableau sommaire 8

1.4 Sommaire du rendement ministériel 10

Section II : Analyse des activités de programme par résultat stratégique 27

2.1 Activité du programme 1 : Investissements dans les infrastructures 28

2.2 Activité du programme 2 : Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats 44

Section III : Renseignements supplémentaires 51

3.1 Liens avec les domaines de résultat du gouvernement du Canada 51

3.2 Partenaires d'exécution fédéraux 53

3.3 Tableaux supplémentaires 54

Section IV : Autres sujets d'intérêt 71

4.1 Structure organisationnelle 71

4.2 Initiatives d'administration et de gestion ministérielles 72

4.3 Renseignements additionnels sur les programmes d'investissement en infrastructure 80

4.4 Coordonnées 86

Section I : Aperçu

Message du Ministre

John Baird,
C.P., député

À titre de ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada, j'ai le plaisir de présenter le Rapport ministériel sur le rendement d'Infrastructure Canada pour la période qui a pris fin le 31 mars 2008.

Des infrastructures publiques solides et modernes constituent un élément essentiel de notre économie et une priorité pour le gouvernement. Le 6 novembre 2007, le premier ministre a dévoilé les détails du plan *Chantiers Canada* — un investissement fédéral de 33 milliards de dollars sur sept ans. Il s'agit d'un engagement sans précédent du gouvernement fédéral dans le domaine de l'infrastructure publique. Nous exécuterons le plan *Chantiers Canada* de façon à ce que les contribuables canadiens en aient vraiment pour leur argent.

Chantiers Canada vise des résultats qui importent pour les Canadiens, notamment le renforcement de l'économie, l'assainissement de l'air et de l'eau, la sécurité routière et les déplacements moins longs du travail à la maison. *Chantiers Canada* progresse bien : on a conclu des ententes-cadres visant la mise en œuvre de *Chantiers Canada* dans chaque province et chaque territoire. Nous avons également lancé le « volet Collectivités » du Fonds Chantiers Canada dans plusieurs provinces en vue de mettre en œuvre des projets dans les petites municipalités.

Maintenant que les principales ententes sont signées, le gouvernement continuera de faire d'importants investissements et d'accélérer le financement des infrastructures. L'an dernier, nous avons investi 2 milliards de dollars dans des projets d'infrastructure. De plus, dans le budget de 2008, nous avons annoncé que le Fonds de la taxe sur l'essence, qui fait partie du plan *Chantiers Canada*, atteindra une valeur de 2 milliards de dollars par année et deviendra permanent dès 2014, offrant ainsi un financement prévisible à long terme.

Chantiers Canada trace la voie d'un Canada moderne et prospère, un Canada prêt à relever les défis du 21e siècle. Je vous invite à en apprendre davantage sur les réalisations du Ministère au cours de la dernière année en lisant le présent rapport. Pour en savoir davantage sur Chantiers Canada, visitez ***www.chantierscanada.gc.ca***.

John Baird, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Déclaration de la direction

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le *Rapport ministériel sur le rendement de 2007-2008* d'Infrastructure Canada..

Le présent document a été préparé conformément aux principes de préparation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2007-2008 : Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement :*

- il répond aux exigences particulières de présentation de rapports énoncées dans ledit guide du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- il repose sur les résultats stratégiques et l'architecture des activités de programmes du Ministère qui ont été approuvés par le Conseil du Trésor;
- il présente une information cohérente, exhaustive, équilibrée et fiable;
- il offre un modèle de responsabilisation à l'égard des résultats atteints avec les ressources et les pouvoirs qui lui sont attribués;
- il présente un rapport financier fondé sur les chiffres approuvés du Budget des dépenses et des Comptes publics du Canada dans le RMR.

Nom : _____
Louis Ranger

Administrateur général,
Infrastructure et Collectivités

1.1 Renseignements sommaires

Le Canada doit demeurer concurrentiel et productif tout en préservant et en améliorant la qualité de vie des Canadiens. Des infrastructures publiques de calibre mondial, notamment des réseaux d'alimentation en eau sûrs et fiables et des réseaux de transport efficaces qui permettent la libre circulation des biens et des personnes sont indispensables pour atteindre ces objectifs.

Pour le gouvernement du Canada, il est essentiel que le Canada ait une infrastructure solide et moderne pour qu'il puisse continuer de croître et de prospérer. Aucun ordre de gouvernement ne peut, à lui seul, répondre aux besoins en infrastructure du pays. Pour cette raison, le gouvernement du Canada collabore avec les provinces, les territoires, les municipalités, le secteur privé et divers intervenants afin de mettre en œuvre le plan Chantiers Canada.

Le plan Chantiers Canada, d'une valeur de 33 milliards de dollars, constitue un engagement fédéral sans précédent et à long terme visant les infrastructures publiques. Ce plan doit permettre de renforcer le Canada grâce à des projets de financement conçus pour produire des résultats dans trois domaines d'importance nationale, c'est-à-dire :

- une économie plus concurrentielle et plus productive, appuyée par une meilleure infrastructure qui, par exemple, permet d'assurer la circulation fluide des gens et des biens, favorise le commerce interprovincial et international par nos portes et nos couloirs d'entrée et accroît l'utilisation du commerce électronique;
- un environnement plus propre soutenu par une infrastructure moderne et durable qui, par exemple, améliore le traitement de l'eau et donne un meilleur accès à une eau potable sûre, contribue à réduire les polluants de l'air et encourage une gestion efficace des terres;
- des collectivités plus sûres et plus prospères appuyées par une infrastructure de qualité qui, par exemple, améliore la vitalité, la sécurité et la qualité de vie des collectivités canadiennes.

En instaurant le plan Chantiers Canada et en continuant d'administrer ses programmes de financement actuels, Infrastructure Canada coordonne plusieurs initiatives liées aux infrastructures tout en élaborant des politiques, en améliorant les connaissances et en établissant des partenariats qui les appuieront.

Infrastructure Canada est responsable de la mise en œuvre des principaux éléments suivants du plan :

- 8,8 milliards de dollars pour le nouveau Fonds Chantiers Canada (FCC), qui seront versés pour les grands projets et les projets qui se dérouleront dans les petites collectivités;
- 25 millions de dollars par année en financement de base à l'intention des provinces et territoires, pour un total de 2,275 milliards de dollars sur sept ans;
- 11,8 milliards de dollars pour le Fonds de la taxe sur l'essence.

Infrastructure Canada continue d'administrer quatre fonds d'investissement dans les infrastructures qui contribuent à améliorer l'état des infrastructures publiques du Canada et, par conséquent, la qualité de vie des Canadiens sur le plan économique, social, culturel et environnemental. Ces fonds, qui sont appelés à disparaître, sont : le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR), le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) et le Fonds destiné au transport en commun (FTC).

Le présent *Rapport ministériel sur le rendement* (RMR) présente de l'information sur les activités et réalisations d'Infrastructure Canada au cours de l'exercice 2007-2008 par rapport aux résultats prévus décrits dans le *Rapport sur les plans et les priorités de 2007-2008.*

1.2 Structure d'établissement de rapports

Conformément aux directives fournies par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, le *Rapport ministériel sur le rendement de 2007-2008* et les tableaux financiers qui l'accompagnent sont présentés au moyen du Cadre de l'architecture des activités de programmes (AAP) du gouvernement. La structure AAP, telle qu'elle existait en 2007-2008, est utilisée par Infrastructure Canada pour présenter les données relatives à ses plans et priorités. La structure AAP est résumée à la figure 1.

Un nouveau résultat stratégique pour Infrastructure Canada a récemment été approuvé par le Conseil du Trésor : *Une infrastructure publique efficace et de qualité qui répond aux besoins des Canadiens au sein d'une économie concurrentielle, d'un environnement sain et de collectivités habitables.*

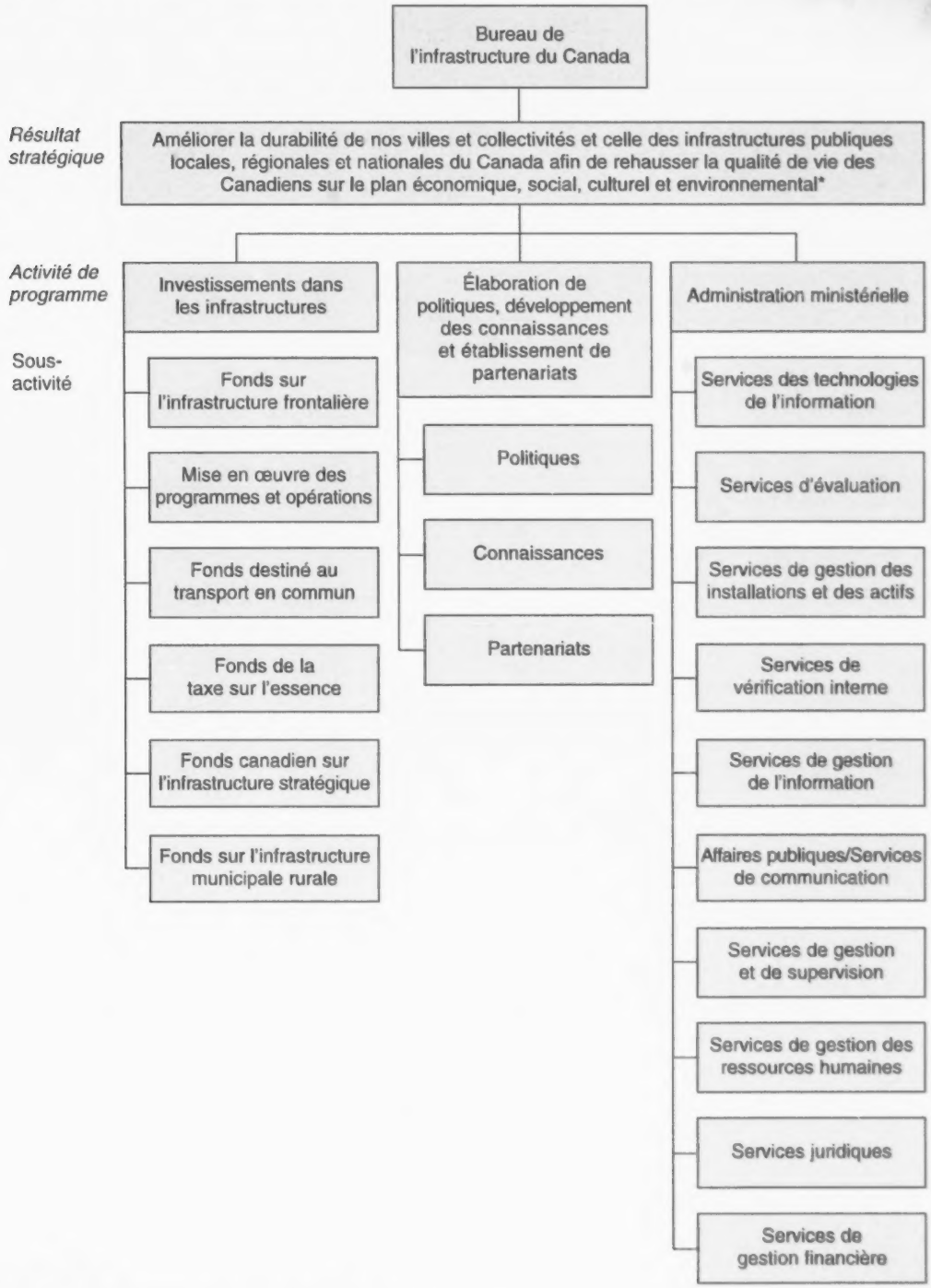
Infrastructure Canada examine actuellement son architecture des activités de programmes afin de s'assurer qu'elle reflète les nouvelles priorités ministérielles, notamment le Fonds Chantiers Canada récemment approuvé.

Dans le cadre de l'AAP, Infrastructure Canada compte trois activités de programmes : Investissements dans les infrastructures, Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats, et Administration ministérielle :

1. ***Investissements dans les infrastructures :*** Cette activité de programme comprend tous les programmes d'infrastructure mis en œuvre grâce à des paiements de transfert, ainsi que les fonctions connexes de gestion de programmes et de surveillance. Cette activité contribue à la construction, au renouvellement et à la mise à niveau des infrastructures publiques au Canada et, en partenariat avec d'autres, au renforcement des capacités en vue de résoudre des problèmes liés aux collectivités et aux infrastructures.
2. ***Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats :*** Cette activité de programme comprend les activités entreprises dans le cadre de l'élaboration de politiques, du développement de connaissances, des recherches et des analyses, et de la formation de partenariats. Cette activité permet d'élaborer des politiques fondées sur des recherches et de former des partenariats solides afin de tirer profit des possibilités et de relever des défis nouveaux et existants.
3. ***Administration ministérielle :*** Cette activité de programme comprend plusieurs services de soutien ministériels, y compris la technologie de l'information, la gestion et la supervision, l'évaluation, la vérification interne, la gestion de l'information, les affaires publiques et les communications, la gestion des ressources humaines, la gestion financière et la gestion des affaires juridiques. Cette activité favorise l'excellence de la gestion des programmes et de la gestion ministérielle dans le but d'appuyer les priorités d'Infrastructure Canada.

La section II présente des détails sur le rendement ministériel dans le cadre des deux premières activités de programme. L'information de base sur la troisième activité, soit l'administration ministérielle, est présentée dans la section IV du rapport, *Autres sujets d'intérêt*.

Figure 1 : AAP d'Infrastructure Canada



* Il s'agit du résultat stratégique d'Infrastructure Canada de 2007-2008.

1.3 Tableau sommaire

Raison d'être

Infrastructure Canada a pour mission d'aider à construire des villes et des collectivités durables où les Canadiens bénéficieront d'infrastructures publiques de calibre international.

Ressources financières (milliers de dollars)

2007-2008		
Dépenses prévues	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**
2 879 200	3 124 956	1 956 427

Ressources humaines (équivalents temps plein)

2007-2008		
Prévues	**Réelles**	**Écart**
237	217	20

Priorités ministérielles

Nom	Type	État du rendement
1. Versement du financement des programmes approuvés	Continu	Répond aux attentes
2. Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats	Continu	Répond aux attentes

Activités de programmes par résultat stratégique

	Résultats prévus	État du rendement	2007-2008		Contribue à la priorité suivante
			Dépenses prévues (milliers de $)	Dépenses réelles (milliers de $)	
Résultat stratégique : améliorer la durabilité de nos villes et collectivités et celle des infrastructures publiques locales, régionales et nationales du Canada afin de rehausser la qualité de vie des Canadiens sur le plan économique, social, culturel et environnemental.					
Activité de programme n° 1 : Investissements dans les infrastructures	Maximiser les retombées économiques, sociales, culturelles et environnementales pour tous les Canadiens en investissant dans les infrastructures publiques de manière coordonée avec les administrations provinciales, territoriales et municipales et les Premières nations.	Répond aux attentes	2 861 043	1 943 381	Priorité n° 1
Activité de programme n° 2 : Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats	Élaborer des politiques pour tirer profit des possibilités et relever les défis existants et émergents, politiques qui reposent sur des recherches et sur l'établissement de solides partenariats.	Répond aux attentes	18 157	13 046	Priorité n° 2

Notes explicatives :

- L'écart entre les dépenses totales prévues et réelles en 2007-2008 est principalement attribuable à deux facteurs :
  - la finalisation des ententes de contribution pour certains programmes comme le FCIS, le FIF et le Financement de base pour les provinces et les territoires a pris plus de temps que prévu, ce qui a retardé le remboursement des réclamations aux bénéficiaires;
  - les besoins en financement des bénéficiaires ont été moins importants au cours de l'exercice visé; besoins établis en fonction des prévisions de trésorerie pour le FIMR, le FIF et le FCIS.

I.4 Sommaire du rendement ministériel

I.4.1 Progrès réalisés par priorité organisationnelle

Priorité 1 : Versement du financement des programmes approuvés

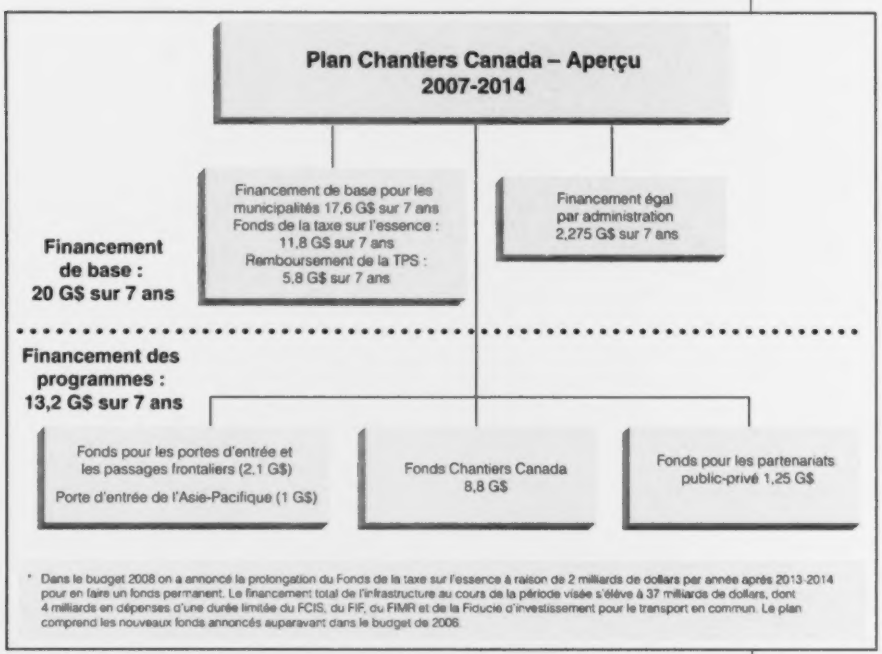
Infrastructure Canada cherche à maximiser les avantages économiques et environnementaux pour les Canadiens, et à renforcer les collectivités grâce à des investissements dans les infrastructures publiques. Pour ce faire, il collabore avec les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec les administrations municipales, les Premières nations et les intervenants. Infrastructure Canada assure la mise en œuvre et la coordination d'un ensemble de programmes de financement d'infrastructure en collaboration avec ses partenaires d'exécution fédéraux. Chaque programme répond à des aspects distincts des besoins prioritaires du Canada en matière d'infrastructure.

Infrastructure Canada travaille avec ses partenaires afin de déterminer les dépenses prévues et de faire concorder ses besoins en matière d'exécution de programmes avec les crédits parlementaires alloués. Au moment où les dépenses prévues en 2007-2008 ont été établies, il existait une grande incertitude concernant le caractère opportun des besoins cernés par les partenaires d'exécution fédéraux pour les projets relevant du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, du Fonds sur l'infrastructure frontalière et du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale; le caractère opportun des ententes finales sur le Financement de base pour les provinces et territoires; et la présentation finale des rapports des bénéficiaires sur les dépenses annuelles du Fonds de la taxe sur l'essence. L'estimation des dépenses prévues d'Infrastructure Canada en 2007-2008, établie à 2,8 milliards de dollars, tenait compte du fait que l'on s'attendait à ce que le Ministère doive assurer la mise en œuvre des éléments ci-dessus avant la fin de l'exercice. Cependant, ce scénario ne s'est pas réalisé, et les dépenses réelles en 2007-2008 étaient d'environ 900 millions de dollars de moins que prévu, telles qu'elles sont présentées dans le tableau sommaire. Les programmes continueront d'être mis en œuvre puisqu'on reportera les fonds de contribution non utilisés aux années futures afin de répondre aux besoins en trésorerie des bénéficiaires. Néanmoins, Infrastructure Canada continue de travailler avec ses partenaires et les organismes centraux afin de mieux harmoniser ses dépenses prévues et ses besoins en matière d'exécution de programmes.

Plan Chantiers Canada

On a élaboré le plan Chantiers Canada à la suite de vastes consultations avec les provinces, les territoires, les municipalités et les intervenants. Il comprend une série d'initiatives conçues pour simplifier le processus de financement des infrastructures et pour garantir un financement amélioré et prévisible, ainsi qu'une plus grande souplesse permettant aux gouvernements de répondre à des priorités nationales et aux besoins locaux.

Chantiers Canada est le plan visant à concrétiser l'engagement du gouvernement du Canada annoncé dans le budget de 2007 et qui consiste à investir la somme sans précédent de 33 milliards de dollars dans les infrastructures, et ce, jusqu'en 2014. Il s'agit du plus important engagement fédéral de l'histoire du Canada, sur la plus longue période, visant les infrastructures provinciales, territoriales et municipales.



Le plan Chantiers Canada comprend :

- 17,6 milliards de dollars en financement de base pour les municipalités jusqu'en 2014, ce qui comprend le remboursement complet de la TPS (administré par l'Agence du revenu du Canada) et 11,8 milliards de dollars pour le Fonds de la taxe sur l'essence;
- 25 millions de dollars par année en financement de base accordés aux provinces et territoires, pour un total de 2,275 milliards de dollars sur sept ans, afin de les aider à répondre à leurs priorités en matière d'infrastructure;

- 8,8 milliards de dollars pour le nouveau Fonds Chantiers Canada (FCC), qui seront affectés à de grands projets stratégiques et à des projets qui se dérouleront dans les petites collectivités;
- 2,1 milliards de dollars pour le nouveau Fonds pour les portes d'entrées et les passages frontaliers (administré par Transports Canada);
- 1 milliard de dollars en financement pour l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (administré par Transports Canada);
- 1,25 milliard de dollars pour le nouveau Fonds pour les partenariats public-privé, administré par Finances Canada.

Chantiers Canada financera des projets conçus pour entraîner des résultats dans trois secteurs importants à l'échelle nationale : une **économie en croissance,** un **environnement plus propre** et des **collectivités plus solides.**

Le plan Chantiers Canada prévoit un ensemble intégré et souple de programmes visant à répondre aux grandes priorités nationales tout en reflétant la diversité des besoins dans l'ensemble du pays. Plus de la moitié du plan prévoit un financement de base destiné aux provinces et aux territoires ainsi qu'aux administrations municipales, ce qui les aidera à répondre à leurs besoins locaux en infrastructures. Le reste des fonds vise des projets précis, évalués selon leur mérite.

Infrastructure Canada supervise et coordonne la mise en œuvre du plan Chantiers Canada et est également directement responsable de la mise en œuvre des trois initiatives suivantes : le Fonds Chantiers Canada, le Financement de base pour les provinces et territoires et le Fonds de la taxe sur l'essence. On doit signer une entente-cadre en matière d'infrastructure avec chaque province et chaque territoire. Dans le cadre de cette entente, un comité de l'entente-cadre en matière d'infrastructure, formé de cadres supérieurs, est établi pour superviser la mise en œuvre de Chantiers Canada dans chaque administration.

Financement du programme Chantiers Canada

Fonds Chantiers Canada

Le Fonds Chantiers Canada (FCC), la pierre angulaire du plan Chantiers Canada de 33 milliards de dollars, a été conçu pour appuyer les objectifs fédéraux suivants : la croissance économique, un environnement sain et des collectivités plus fortes et plus sécuritaires.

Il comprend trois volets : 1) le volet Grandes infrastructures (VGI), qui met l'accent sur des projets de grande envergure ayant une importance à l'échelle nationale ou régionale; 2) le volet Collectivités (VC), qui met l'accent sur des projets dans de petites collectivités de moins de 100 000 habitants; et 3) le volet Connaissance de l'infrastructure nationale (VCIN). Le VCIN comporte deux sous-composantes : Recherche et partenariats stratégiques, visant à appuyer la recherche, le développement des connaissances et le renforcement des capacités; et Études de planification et de faisabilité, visant à appuyer la réalisation d'études de planification et de faisabilité collaboratives sur des projets d'infrastructure publique. Grâce au VCIN, le FCC permet d'améliorer et d'intensifier le développement des connaissances sur les infrastructures et favorise une plus grande souplesse afin de créer des infrastructures de calibre mondial pour le Canada, grâce à des recherches appliquées mettant l'accent sur les priorités actuelles et futures du gouvernement.

Le FCC vise des projets d'infrastructure stratégique de grande envergure, ainsi que de plus petits projets municipaux, et tient compte du fait que les besoins en infrastructure peuvent varier selon la taille et l'emplacement des collectivités. Il existe 17 catégories de projets admissibles ayant pour but d'appuyer la construction, le renouvellement ou l'amélioration substantielle d'infrastructures publiques qui favorisent la croissance économique, un environnement plus sain ou l'édification de collectivités plus fortes et plus sécuritaires. Cinq de ces catégories (infrastructure relative à l'eau, infrastructure relative aux eaux usées, infrastructure du transport en commun, infrastructure relative aux routes essentielles du réseau routier national et infrastructure relative aux énergies vertes) sont considérées comme étant des priorités nationales dans le cadre du VGI. Par conséquent, l'objectif du gouvernement fédéral est de consacrer, à l'échelle nationale, 67 p.100 du financement du VGI aux projets qui relèvent de ces catégories. Vous trouverez une liste complète des catégories de projets admissibles aux termes du FCC sur le site Web de Chantiers Canada : ***www.chantierscanada.gc.ca***.

Pour les projets de grande envergure visés par le VGI, les priorités en matière d'infrastructure font l'objet de discussions entre les gouvernements fédéral et provinciaux/territoriaux. Pour les initiatives communautaires qui relèvent du VC, on établira un processus de demande officiel dont les paramètres seront décrits dans une entente négociée avec chaque province.

Financement de base de Chantiers Canada

Financement de base pour les provinces et territoires

Le Financement de base pour les provinces et territoires (Financement de base pour les P/T) de 2,275 milliards de dollars représente une source de financement prévisible qui garantit à chaque province et à chaque territoire 25 millions de dollars par année, pendant sept ans. Dans le cadre du Financement de base pour les P/T, chaque administration recevra 175 millions de dollars au cours de cette période de sept ans[1]. Ce fonds est conçu pour contribuer au rétablissement de l'équilibre fiscal, ainsi qu'à l'amélioration du réseau d'infrastructures publiques du Canada.

Les provinces et les territoires doivent produire un plan d'immobilisations annuel, pour lequel le gouvernement fédéral verse 25 millions de dollars chaque année. Les améliorations des infrastructures peuvent relever des catégories du Fonds Chantiers Canada et comprendre des améliorations aux routes secondaires du réseau routier national, aux infrastructures liées à la sécurité et aux infrastructures municipales.

Le Fonds de la taxe sur l'essence

Dans le budget de 2007, le gouvernement a prolongé le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) de 2010 à 2014, à raison de 2 milliards de dollars par année. Cette prolongation du FTE constitue la composante la plus importante du plan Chantiers Canada de 33 milliards de dollars. Par conséquent, d'ici 2014, les municipalités recevront 11,8 milliards de dollars en financement prévisible et stable grâce à ce mécanisme. Dans le budget de 2008, le gouvernement établissait que le FTE deviendrait une mesure permanente au-delà de 2014, et ce, à raison de 2 milliards de dollars par année, ce qui en fait le premier programme permanent du genre. Les municipalités peuvent regrouper leurs ressources, placer des montants et emprunter en fonction du financement accordé, ce qui leur garantit une souplesse financière additionnelle. Ce financement permet aux municipalités d'investir dans des projets d'infrastructure qui répondent à des besoins locaux et contribuent à atteindre les objectifs nationaux communs que sont l'assainissement de l'eau et de l'air et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

1 Chaque territoire recevra un montant supplémentaire dans le cadre du Financement de base pour les P/T qui correspond à son affectation du FCC. Dans chaque territoire, les affectations du FCC et du Financement de base ont été regroupées dans un seul programme, qui sera administré conformément aux modalités du Financement de base pour les P/T. Au moins 16 millions de dollars de ces affectations combinées pour chaque territoire doivent être investis dans des projets d'infrastructures communautaires.

Les catégories d'investissement admissibles du FTE comprennent le transport en commun, les infrastructures relatives à l'eau et aux eaux usées, les systèmes d'énergie communautaires, la gestion des déchets solides, de même que les routes et ponts locaux, qui contribuent à améliorer les résultats en matière de viabilité. Le FTE assure également un financement qui vise à accroître la capacité des collectivités à entreprendre une planification à long terme. Le financement de la capacité de planification est assorti d'une exigence selon laquelle les collectivités doivent élaborer des plans intégrés pour la durabilité de la collectivité (PIDC), qui sont des plans à long terme visant à améliorer la durabilité des collectivités canadiennes. Aux fins de reddition de comptes envers les Canadiens, les collectivités doivent produire des rapports annuels sur leur utilisation des fonds.

Dans le cadre du FTE, on a conclu des ententes avec tous les gouvernements provinciaux et territoriaux, deux associations municipales et la Ville de Toronto. Les administrations produisent un rapport annuel pour l'exercice précédent. Par conséquent, les derniers rapports financiers sont fondés sur les rapports de dépenses annuelles de 2006-2007 déposés par les signataires.

Les grandes réalisations liées au plan Chantiers Canada en 2007-2008 comprennent :

- l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan exhaustif visant à établir un cadre stratégique à long terme qui appuie le financement prévisible et à long terme des infrastructures;
- l'élaboration d'un cadre stratégique et de modalités pour le financement des infrastructures et les programmes annoncés dans les budgets de 2006 et 2007;
- l'obtention de l'approbation du Cabinet pour le plan et le cadre stratégique général, en vue de permettre la signature des ententes-cadres avec les provinces et les territoires;
- l'obtention de l'approbation du Conseil du Trésor quant aux modalités du Fonds Chantiers Canada, du Financement de base pour les P/T et du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers;
- la signature de huit ententes-cadres de Chantiers Canada avec la Colombie-Britannique, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve-et-Labrador et les trois territoires, et les négociations relatives aux cinq autres ententes-cadres vont bon train;
- la signature d'une entente sur le Financement de base avec la Nouvelle-Écosse;

- l'identification des priorités en matière d'investissement dans cinq provinces et territoires, qui seront examinées aux fins de financement dans le cadre de Chantiers Canada;
- le transfert de 778 millions de dollars de l'affectation du FTE (790 millions de dollars) aux provinces et territoires, qui affecteront ensuite ces fonds aux municipalités;
- la signature, en mars 2008, de la première entente de prolongation du FTE par le gouvernement fédéral et la Colombie-Britannique;
- 1 967 nouveaux projets du FTE ont fait l'objet d'un rapport pour 2006-2007[2], pour un total cumulatif de 2 233 projets financés à ce jour (soit pour 2005-2006 et 2006-2007), profitant ainsi à plus de 2 700 municipalités.

Programmes appelés à disparaître

Le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Fonds sur l'infrastructure frontalière, le Programme infrastructures Canada et le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale

On met en œuvre et on coordonne ces quatre programmes en partenariat avec d'autres ministères et organismes fédéraux. En ce qui concerne le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) et le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR), les projets sont administrés en collaboration, conformément aux modalités d'un protocole d'entente précis. En ce qui a trait au Programme infrastructures Canada (PIC), on a transféré le financement dès le début du programme à nos partenaires d'exécution fédéraux, dont les ministres sont responsables du programme. En tant que coordonnateur et responsable du financement du FCIS et du FIF, Infrastructure Canada est chargé de l'examen des projets, de leur sélection et de leur approbation, de la négociation des ententes de contribution et, en collaboration avec les partenaires d'exécution fédéraux, de la supervision et du suivi continus des projets. Pour les projets du FCIS et du FIF liés au transport, Transports Canada assume la responsabilité des activités susmentionnées et Infrastructure Canada joue un rôle de soutien. En ce qui a trait au programme FIMR, la responsabilité de l'examen des projets, de la sélection et du suivi continu relève des partenaires d'exécution fédéraux.

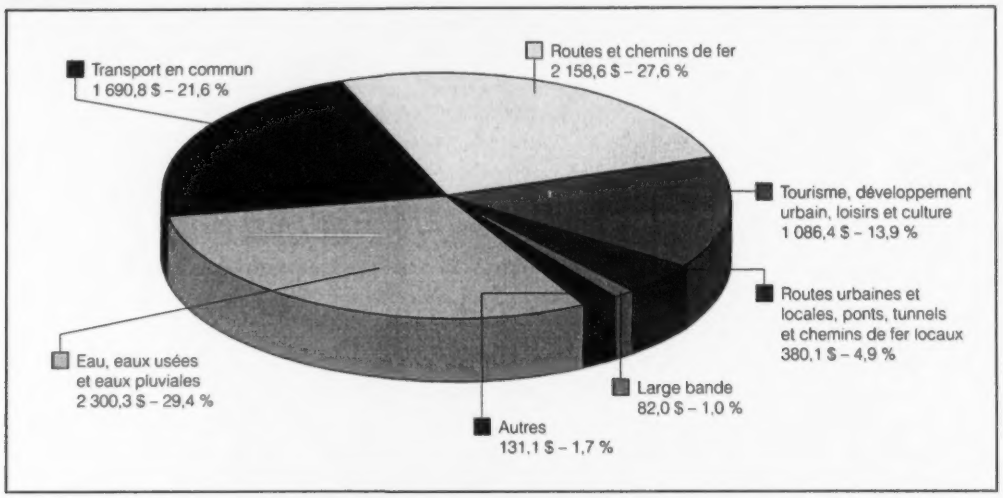
2 En raison du mécanisme unique de financement initial du FTE, les administrations produisent les rapports sur les projets pour l'année précédente. Par conséquent, dans le rapport pour 2007-2008, ce sont les résultats de 2006-2007 qui ont été présentés.

En 2007-2008, Infrastructure Canada a versé près de deux milliards de dollars pour appuyer des projets d'infrastructure prioritaires au Canada, une augmentation de 33,5 p. 100 par rapport à 2006-2007. Les grandes réalisations dans le cadre de ces quatre programmes en 2007-2008 sont les suivantes :

- **FCIS :** Ce programme de 5 milliards de dollars, issu du budget de 2001, est l'un des programmes stratégiques à grande échelle. Au cours de 2007-2008, neuf projets ont été annoncés, pour une affectation fédérale totale de 210,1 millions de dollars. Au 31 mars 2008, 71 projets avaient été annoncés, dont la valeur atteint presque 4,5 milliards de dollars. Pour obtenir plus de détails, veuillez lire les sections II et IV du présent document;
- **FIF :** Ce programme, annoncé dans le budget de 2001, est un fonds de 600 millions de dollars visant surtout l'infrastructure des six principaux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, ainsi que plusieurs autres passages frontaliers. Depuis la création du FIF, on a conclu 12 ententes, ce qui se traduit à ce jour par un investissement du gouvernement fédéral de 550,1 millions de dollars. Pour obtenir plus de détails, veuillez lire les sections II et IV du présent document;
- **FIMR :** Dans le budget de 2003, on a établi ce fonds axé sur les collectivités et on l'a doté d'une enveloppe de 1 milliard de dollars pour les projets d'infrastructure municipale à petite échelle conçus pour améliorer la qualité de vie et accroître les débouchés économiques dans les petites villes. Le FIMR comprend notamment un volet visant à répondre aux besoins en matière d'infrastructure des Premières nations. En 2007-2008, 821 projets ont été approuvés, pour une valeur de 212,4 millions de dollars. Au 31 mars 2008, le nombre total de projets autorisés s'élevait à 1 778, ce qui représente un investissement fédéral totalisant 871,3 millions de dollars. Pour obtenir plus de détails, veuillez lire les sections II et IV du présent document;
- **PIC :** Ce fonds axé sur les collectivités a été créé en 2000. Au 31 mars 2006, tous les fonds initiaux du PIC avaient été affectés à 3 871 projets réalisés partout au Canada, pour un total de plus de 1,9 milliard de dollars. On a prolongé le programme jusqu'au 31 mars 2009, et jusqu'au 31 mars 2007 pour le volet des Premières nations, afin de permettre l'achèvement des projets approuvés. Une prolongation subséquente jusqu'en 2011 a été approuvée en 2007 (à l'exception du volet des Premières nations).

La figure 2 présente la répartition des fonds par catégorie de projets pour ces quatre programmes (FCIS, FIF, PIC et FIMR).

Figure 2 : Sommaire de tous les fonds affectés aux projets approuvés ou annoncés (FCIS, FIF, PIC et FIMR), par catégorie de projets, au 31 mars 2008 (en millions de dollars)



Fonds destiné au transport en commun (FTC)

Dans le cadre du Fonds destiné au transport en commun (FTC), le gouvernement du Canada a versé 400 millions de dollars sur deux ans pour soutenir les investissements dans l'infrastructure du transport en commun des villes et des collectivités. Le FTC, qui s'inspire du Fonds de la taxe fédérale sur l'essence, a été affecté aux provinces et aux territoires au prorata de la population entre 2005-2006 et 2006-2007. Les montants doivent être dépensés au cours d'une période de cinq ans. Le FTC offre la possibilité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et le smog dans les régions urbaines en améliorant les services et en offrant aux Canadiens davantage d'options en matière de transport.

Les administrations produisent chaque année un rapport sur leurs dépenses liées au FTC, soit en même temps que leur rapport sur le FTE.

Les grandes réalisations dans le cadre du programme FTC sont les suivantes :

- en 2006-2007, les signataires provinciaux et territoriaux du FTC ont dépensé 190 millions de dollars, soit près de la moitié du financement total du FTC;
- le Nunavut, le Yukon et l'Î.-P.-É. ont dépensé la totalité de leur affectation aux termes du FTC.

Collectivités des Premières nations

Fonds d'infrastructure des Premières nations (FIPN)

Annoncé en octobre 2007, le Fonds d'infrastructure des Premières nations (FIPN) regroupe des ressources du Fonds de la taxe sur l'essence, du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR) et du Programme immobilisations et entretien d'Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC). On a voulu ainsi créer un programme de 131 millions de dollars pour aider à répondre aux besoins en infrastructure des collectivités des Premières nations établies dans des réserves, au sein des provinces. Le FIPN est administré par Affaires indiennes et du Nord Canada.

Les objectifs du FIPN sont les suivants : améliorer la santé et la sécurité des collectivités des Premières nations, contribuer à créer un environnement plus sain et plus propre, améliorer la collaboration entre le gouvernement du Canada et les collectivités des Premières nations et tirer profit d'autres sources de financement pour les projets d'infrastructure des Premières nations.

Quatre catégories de projets sont admissibles dans le cadre du programme, chacune comptant plusieurs sous-catégories : planification et perfectionnement des compétences, gestion des déchets solides, routes et ponts et systèmes de production d'énergie.

Le programme repose sur un processus de demandes concurrentiel. Les demandeurs types sont des bandes ou des conseils tribaux. Des comités nationaux et régionaux examinent les projets et recommandent leur financement. Pour obtenir plus d'informations, allez à : ***http://www.ainc-inac.gc.ca/pr/bsg/cib/ci/prg-index_f.html***.

Priorité 2 : Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats

Élaboration de politiques

Infrastructure Canada s'emploie à répondre aux besoins en matière d'infrastructure publique en élaborant des politiques stratégiques qui reposent sur des connaissances approfondies et de solides partenariats, à relever les défis actuels et nouveaux et à saisir les possibilités qui se présentent. En 2007-2008, Infrastructure Canada a continué d'offrir au Ministre un soutien et des conseils stratégiques de qualité et en temps opportun, et a élaboré

des politiques stratégiques qui reposent sur des connaissances et des partenariats solides. Voici quelques exemples des réalisations d'INFC :

- la direction de l'élaboration du plan Chantiers Canada, annoncé dans le budget de 2007;
- la conception des programmes et des projets d'infrastructure qui permettent aux provinces et aux territoires, aux villes et aux collectivités, au secteur privé et au secteur à but non lucratif de contribuer à la compétitivité du Canada et à ses objectifs en matière d'environnement et de qualité de vie;
- l'obtention de l'approbation du Cabinet à l'égard du plan Chantiers Canada et du cadre général des politiques et des programmes pour permettre la signature des ententes-cadres avec les provinces et les territoires;
- la signature de plusieurs ententes-cadres de Chantiers Canada, tel qu'il a été mentionné plus haut;
- la réalisation d'études de diligence raisonnable provisoires et la formulation de conseils à l'intention du Ministre relativement à la sélection des projets;
- la prestation de soutien au Ministre pour veiller à ce que les perspectives d'Infrastructure Canada soient incorporées dans les documents d'information et les documents stratégiques pertinents du Parlement, du Cabinet et du Portefeuille, ainsi que dans les documents stratégiques interministériels.

Développement des connaissances et établissement de partenariats

Au nom du gouvernement du Canada, Infrastructure Canada veut renforcer les capacités et développer et échanger des connaissances sur les besoins en infrastructure publique et les options stratégiques grâce à la recherche, aux communications et à d'autres projets de partenariat.

Infrastructure Canada a contribué à l'objectif qui consiste à générer et à diffuser des connaissances sur les défis du Canada au chapitre des infrastructures en effectuant des recherches internes, en offrant une aide financière ciblée pour appuyer des initiatives menées par d'autres organisations canadiennes et internationales, et en participant à de grands projets faisant appel à de nombreux intervenants, comme le centre des infrastructures de l'initiative CanCompete du Conference Board du Canada. Les rapports produits par les analystes de la recherche du Ministère et publiés à des fins de discussion et d'information portaient notamment sur les pratiques exemplaires dans le domaine de la gestion et du réaménagement de friches industrielles, de même que sur les

politiques et les principaux enjeux et défis liés au transport urbain au Canada, à l'échelle provinciale et municipale.

Infrastructure Canada appuie un grand projet de collaboration entre le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) et la Table ronde nationale sur l'infrastructure durable (TRNID) qui vise à améliorer les connaissances sur les infrastructures du Canada. Le CNRC et Ingénieurs Canada (qui représente la TRNID) travailleront de concert pour établir des méthodes scientifiques et techniques et élaborer des outils d'évaluation nationaux pour mesurer l'état, le rendement et la gestion des principales infrastructures publiques du Canada et produire des rapports à cet égard.

Infrastructure Canada a également continué de former et de solidifier des partenariats avec d'autres ordres de gouvernement, des intervenants importants et des organisations internationales pour favoriser l'échange d'informations, l'élaboration de politiques saines et la prise de décisions saines concernant les infrastructures publiques. Le Ministère a participé à la Conférence et au salon professionnel sur les collectivités viables de la Fédération canadienne des municipalités et à plusieurs présentations sur les plans intégrés pour la durabilité de la collectivité. Il a également pris part à des projets internationaux : il a notamment travaillé avec la Banque mondiale à l'élaboration d'indicateurs urbains mondiaux, il a collaboré avec la province de la Colombie-Britannique et la région métropolitaine de Vancouver afin de préparer la première réunion du Forum du Commonwealth sur les administrations locales à avoir lieu au Canada, et il a offert une aide financière et un important apport à l'examen continu de la région métropolitaine de Toronto mené par l'OCDE, en collaboration avec la province de l'Ontario et la Ville de Toronto.

I.4.2 Défis en matière d'infrastructure

En 2007, l'âge moyen des infrastructures publiques du Canada est passé à 16,3 ans, une réduction par rapport au sommet de 17,5 ans en 2000. L'âge moyen des infrastructures publiques a chuté de façon presque constante dans la plupart des provinces au cours des dernières années. Cette tendance vers le renouvellement est en grande partie attribuable aux importants investissements consacrés aux autoroutes et routes de plusieurs provinces.

Une infrastructure publique moderne et de calibre mondial constitue l'un des principaux facteurs qui permet au gouvernement d'atteindre ses objectifs, soit une économie plus forte, un environnement plus propre et de meilleures collectivités.

L'infrastructure et l'économie

En 2007-2008, l'économie du Canada a continué d'être forte; les taux de croissance au Canada ont dépassé ceux de tous les autres pays du G7. Toutefois, si le Canada veut continuer d'être à la hauteur de son potentiel au sein d'une économie mondiale caractérisée par de nouvelles superpuissances économiques, des chaînes d'approvisionnement internationales « juste à temps » et une concurrence féroce, il doit tenir compte du fait que des infrastructures modernes, efficaces et fiables sont essentielles à la prospérité actuelle et à long terme du pays.

Des infrastructures modernes et efficaces peuvent avoir un effet incitatif sur les investisseurs étrangers et favoriser la croissance économique. La recherche révèle que les infrastructures publiques inadéquates tendent à éloigner les investissements étrangers plus que les infrastructures publiques de qualité attirent les investissements du secteur privé. Cette situation, en revanche, semble indiquer que l'infrastructure publique est considérée comme étant « acquise », comme étant quelque chose qui doit exister.

Les infrastructures publiques sont également liées à la productivité. Par exemple, la congestion a des conséquences économiques notables, car elle ralentit la circulation des biens et a un effet sur la productivité. Transports Canada estime que le coût annuel total de la congestion, au chapitre de la perte de temps et de la consommation de carburant, pour les neuf principaux centres urbains du Canada, se situe entre 2,3 et 3,7 milliards de dollars (en dollars de 2002).

Il faut une infrastructure moderne et efficace afin d'acheminer les biens et les services canadiens vers les marchés mondiaux. Il s'agit là d'un aspect crucial pour le Canada, qui est le pays du G7 qui dépend le plus du commerce extérieur. Les biens et les services exportés comptaient pour 38 p. 100 du produit intérieur brut (PIB) du Canada en 2005.

Des échanges commerciaux d'une valeur de plus de 1,8 milliard de dollars sont effectués quotidiennement par la frontière canado-américaine. Au cours de la dernière décennie, le commerce avec les États-Unis s'est accru en moyenne de presque 6 p. 100 par année. L'intensification des activités commerciales du Canada avec les économies émergentes, particulièrement en Asie, impose de sérieuses contraintes au réseau de transport. De 1999 à 2004, les exportations de marchandises canadiennes vers la Chine ont augmenté en moyenne de 20 p. 100 par année. Cette augmentation brusque et soutenue du commerce et de la circulation impose des pressions constantes sur les principaux couloirs de transport et passages frontaliers, ce qui engendre des embouteillages et

nuit à la circulation des biens et des personnes. Il est crucial pour sa compétitivité que le Canada ait en place des infrastructures qui permettent au réseau de transport de déplacer les personnes et les biens rapidement et en toute fiabilité.

Les trois plus grandes villes du Canada (Toronto, Montréal et Vancouver) génèrent 35 p. 100 du PIB du pays, un facteur important de l'économie canadienne. Les infrastructures modernes créent également des possibilités d'emploi et attirent les travailleurs qualifiés, particulièrement dans les centres urbains du Canada, ce qui stimule la croissance et renforce la compétitivité des villes. Une infrastructure moderne et efficace qui permet d'assurer un approvisionnement en eau et en énergie, facilite le transport local et favorise la création d'installations pour la culture et les sports est cruciale afin d'attirer des personnes, des emplois et des investissements dans les collectivités partout au Canada.

L'infrastructure et l'environnement

Le maintien d'un environnement sain et durable est directement relié à la santé et à la prospérité des Canadiens. Les investissements dans l'infrastructure peuvent constituer un outil puissant permettant l'atteinte des objectifs environnementaux. Une meilleure planification et une meilleure construction des infrastructures peuvent réduire les effets de l'activité humaine et aider à protéger et à améliorer l'environnement.

D'après Environnement Canada, la pollution de l'air est la cause d'au moins 5 900 décès prématurés chaque année dans huit grandes villes du Canada, le transport des personnes figurant parmi les principales causes de la pollution atmosphérique. Lorsqu'un plus grand nombre d'automobilistes ont recours au transport en commun, on peut améliorer la qualité de l'air, car on offre à ceux-ci une solution de rechange à l'utilisation de leur véhicule qui est éconergétique et qui produit moins d'émissions. En outre, les rapports sur l'Inventaire canadien des gaz à effet de serre (GES) de 2006 d'Environnement Canada révèlent que le secteur du transport est responsable de plus de 26 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre au Canada. Un meilleur réseau de transport en commun aidera le Canada à faire face au défi du changement climatique. Pour le même déplacement, un usager du transport en commun crée 65 p. 100 d'émissions de gaz à effet de serre de moins qu'un conducteur automobile, et les navetteurs qui utilisent le transport en commun seulement deux fois par semaine peuvent réduire les émissions qu'ils produisent de 25 p. 100.

La production d'énergie est un autre facteur important qui contribue à la pollution de l'air dans de nombreuses régions du pays. Le Canada fait partie des chefs de file mondiaux pour ce qui est de la diversification de la production d'électricité, qui est basée notamment

sur l'hydroélectricité, le gaz naturel, le pétrole, le charbon, l'énergie nucléaire et les énergies renouvelables. Cependant, il est de plus en plus nécessaire de rendre les sources d'énergie et les technologies du Canada plus propres et plus efficientes.

La pollution de l'eau constitue un autre problème environnemental important, et les effluents des eaux usées constituent l'une des plus grandes sources de pollution des eaux du Canada. Même si 84 p. 100 des résidants des municipalités canadiennes desservies par les réseaux d'égout bénéficient d'un traitement secondaire ou tertiaire des eaux usées, seule une minorité de collectivités côtières desservies par des égouts bénéficie d'un traitement secondaire; la plupart d'entre elles n'offrent qu'un traitement primaire ou aucun traitement. En outre, les coûts liés au traitement des problèmes de santé attribuables à la pollution de l'eau sont évalués à environ 300 millions de dollars par année. Encore une fois, des infrastructures modernes et efficaces sont essentielles pour que l'on puisse assurer un niveau suffisant de traitement et de purification des eaux usées, et ce, pour protéger la santé humaine et assurer la viabilité à long terme des milieux aquatiques du Canada.

L'infrastructure et les collectivités

Les forces du Canada sont le reflet des forces de ses collectivités, qu'elles soient petites ou grandes, urbaines ou rurales. Des collectivités prospères de toutes tailles où il fait bon vivre, voilà ce qui définit le niveau de vie, la qualité de vie et le bien-être général des Canadiens. Ces collectivités doivent s'adapter continuellement au changement de plus en plus rapide et fournir l'infrastructure nécessaire pour maintenir et améliorer la qualité de vie des résidants.

Dans l'économie mondiale intégrée, les grandes villes du Canada doivent être en concurrence avec d'autres villes mondiales pour attirer les travailleurs qualifiés et les investissements de capitaux du secteur privé. Les travailleurs du savoir compétents d'aujourd'hui font preuve d'une grande mobilité sur le plan professionnel; ils peuvent choisir le lieu où ils veulent utiliser leurs compétences. Les villes et les collectivités qui offrent une qualité de vie élevée sont, par conséquent, en mesure d'attirer, de maintenir en poste et de constituer la main-d'œuvre requise pour demeurer compétitives sur le plan économique. Les professionnels talentueux et les investisseurs sont attirés par les collectivités saines, prospères, dynamiques et sécuritaires qui bénéficient d'infrastructures publiques comme le transport en commun, les installations sportives, les espaces verts et les établissements destinés aux arts et à la culture. Même si bon nombre de grandes villes canadiennes obtiennent toujours un bon classement dans les sondages sur la qualité de vie globale, elles subissent une pression constante pour ce qui est du maintien de ce classement.

Les petites collectivités doivent également relever des défis uniques. Elles doivent mettre en place et entretenir le vaste ensemble d'infrastructures municipales, quel que soit le nombre d'habitants. Le manque de modes de transport fiables et abordables est perçu comme étant un obstacle au développement communautaire, car il réduit la mobilité des citoyens, crée des barrières et entraîne des coûts pour les collectivités et les entreprises des régions rurales. Dans les collectivités éloignées, l'absence de services de communication à large bande constitue un autre obstacle à la croissance et à la qualité de vie des résidants.

Un déterminant important de l'habitabilité d'une collectivité est la sécurité et la fiabilité de son eau potable, une question relative à l'infrastructure de plus en plus importante pour l'ensemble des collectivités du pays, surtout dans les collectivités moins grandes et les collectivités rurales.

En plus des autres problèmes auxquels sont confrontées les villes et les collectivités, des décennies d'expansion et de développement industriel ont contribué à l'augmentation du nombre de friches industrielles partout au Canada. La Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie estime que le réaménagement de ces sites pourrait générer des retombées publiques annuelles d'une valeur pouvant atteindre jusqu'à 7 milliards de dollars.

Section II : Analyse des activités de programme par résultat stratégique

Analyse des activités de programme

La mission d'Infrastructure Canada est de bâtir une infrastructure publique de renommée internationale qui contribue à faire croître l'économie du Canada, à assainir l'environnement et à renforcer les collectivités pour le compte des Canadiens.

Pour réaliser cette priorité gouvernementale, Infrastructure Canada gère plusieurs programmes de financement et s'efforce de mettre en œuvre les politiques, les connaissances et les partenariats requis à l'appui de ces programmes. Le gouvernement maximise la valeur des fonds publics en soutenant les projets d'infrastructure qui correspondent aux pratiques exemplaires en favorisant les investissements avec les autres ordres de gouvernement et en exigeant que tous les bénéficiaires des fonds soient responsables.

> Résultat stratégique pour 2007-2008 : ***Améliorer la durabilité de nos villes et de nos collectivités et celle des infrastructures publiques locales, régionales et nationales du Canada afin de rehausser la qualité de vie des Canadiens sur le plan économique, social, culturel et environnemental.***

Le résultat stratégique d'Infrastructure Canada pour 2007-2008 définit les secteurs d'influence du Ministère en plus de démontrer comment les efforts ministériels profitent à la population canadienne et contribuent aux priorités gouvernementales. Infrastructure Canada atteindra son résultat stratégique de la façon suivante :

- en effectuant des investissements stratégiques et en attirant d'autres investissements dans l'infrastructure publique durable;
- en favorisant de nouveaux partenariats efficaces et novateurs;
- en assurant le leadership du gouvernement fédéral dans les questions touchant l'infrastructure et les collectivités;
- en faisant progresser les politiques et en établissant, en réunissant et en communiquant les connaissances.

Infrastructure Canada a défini les trois activités de programme suivantes pour 2007-2008 :

- investissements dans les infrastructures : lire le point 2.1 pour en savoir plus;
- élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats : lire le point 2.2 pour en savoir plus;
- administration ministérielle : lire la section IV pour en savoir plus.

2.1 Activité du programme 1 : Investissements dans les infrastructures

Tableau 1 : Ressources financières (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Autorisations	Dépenses réelles
2 861 043	3 104 822	1 943 381

Tableau 2 : Ressources humaines (ETP)

Prévues	Réelles	Écart
144	144	0

Au cours de l'exercice 2007-2008, en plus d'avoir créé et mis en œuvre le nouveau plan d'infrastructure Chantiers Canada du gouvernement fédéral, d'une valeur de 33 milliards de dollars, Infrastructure Canada a continué d'appuyer d'importants investissements dans les infrastructures canadiennes à l'aide des programmes actuels. Quelque 200 millions de dollars supplémentaires ont été affectés au Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR) pour le maintien de l'aide offerte aux collectivités du Canada durant la transition vers Chantiers Canada. En 2007-2008, Infrastructure Canada s'est servi des programmes déjà en place pour fournir près de 2 milliards de dollars afin de soutenir des priorités du Canada en matière d'infrastructure.

Pour appuyer sa priorité, qui consiste à affecter et à coordonner le financement autorisé dans le cadre de ses programmes, Infrastructure Canada gère et maximise les investissements dans l'infrastructure publique du Canada pour en améliorer l'état et, du même coup, promouvoir la croissance économique, l'assainissement de l'environnement et le renforcement des collectivités. Le Ministère

collabore avec d'autres ministères fédéraux, les organismes de développement régional, les administrations municipales, provinciales et territoriales, les Premières nations et les associations municipales pour distribuer les fonds des programmes approuvés. À l'heure actuelle, les six partenaires d'exécution fédéraux sont les suivants : Diversification de l'économie de l'Ouest Canada (projets dans les provinces de l'Ouest), Industrie Canada (projets en Ontario), Développement économique Canada pour les régions du Québec (projets au Québec), l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (projets dans les provinces de l'Atlantique), Transports Canada (principaux projets liés au transport et au transport en commun dans le cadre du volet Grandes infrastructures de Chantiers Canada) ainsi que les Affaires indiennes et du Nord Canada (projets dans les provinces où se trouvent des collectivités des Premières nations et dans les trois territoires).

Cette activité de programme comprend tous les programmes d'infrastructure qui sont exécutés grâce à des paiements de transfert, ainsi que les fonctions connexes de gestion et de surveillance de programmes.

Fonds Chantiers Canada (FCC)

Les volets Grandes infrastructures et Collectivités de Chantiers Canada, d'une valeur de 8,8 milliards de dollars, ont été conçus en vue d'atteindre plusieurs objectifs nationaux du gouvernement. Premièrement, le FCC prend appui sur les programmes d'infrastructure actuels tout en les simplifiant afin d'offrir une meilleure intégration et une plus grande souplesse. Deuxièmement, parce qu'il est axé sur les résultats, qu'optimise les ressources et qu'il définit clairement les objectifs et les résultats escomptés, le FCC respecte la priorité de base du gouvernement, c'est-à-dire améliorer la reddition de compte et la transparence de ses activités pour les Canadiens. Dans le cadre d'une série d'ententes-cadres qu'il doit signer avec chacune des administrations, le gouvernement, dans le cadre du FCC, conclura des partenariats avec les municipalités, les provinces et les territoires. Troisièmement, grâce à des investissements dans l'infrastructure essentielle, le FCC favorisera la croissance économique du Canada. Quatrièmement, les investissements effectués aux termes du FCC permettront d'assainir l'environnement étant donné que l'infrastructure publique peut jouer un rôle important dans l'atteinte des résultats liés à la qualité de l'air, de l'eau et des terres du Canada. Enfin, il est essentiel de pouvoir compter sur une infrastructure publique résiliente et viable pour rendre les collectivités plus fortes et plus sécuritaires, lesquelles contribuent à la qualité de vie supérieure des Canadiens.

Pour en savoir plus sur le FCC, consultez le site à l'adresse suivante : ***http://www.buildingcanada-chantierscanada.gc.ca/index-fra.html***.

Fonds de la taxe sur l'essence (FTE)

Dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence, on effectue des investissements dans l'infrastructure municipale écologiquement viable pour améliorer la qualité de l'eau et de l'air et pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les catégories d'investissement admissibles comprennent l'eau, les eaux usées, les déchets solides, le transport en commun, les systèmes énergétiques communautaires ainsi que les routes et les ponts locaux. Le FTE combine un financement stable et à long terme avec la prise de décisions locales pour permettre aux municipalités de se doter d'infrastructures publiques de base et de les remettre en état. Peu importe la forme que prend la priorité, le programme FTE veille à répondre aux différents besoins des collectivités tout en atteignant les résultats nationaux en matière d'environnement.

Pour en savoir plus sur le FTE, consultez le site à l'adresse suivante : ***http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/gas-essence_tax/index_f.shtml***.

Activités dans le cadre du FTE

Au cours de l'exercice 2007-2008, 778 millions[3] des 790 millions de dollars du FTE ont été transférés aux provinces et aux territoires, qui, à leur tour, les ont affectés aux municipalités.

Une entente a été signée en juin 2007 pour tous les secteurs non constitués en municipalités de l'Ontario (en Ontario, il s'agit des régions de la province qui ne sont pas dotées d'une organisation municipale). Ces secteurs recevront 5 742 000 $ des fonds provenant de la taxe fédérale sur l'essence pour améliorer les routes publiques. Aux termes de cette entente, le gouvernement du Canada fournira plus de 3,1 millions de dollars à la région du nord-est de l'Ontario et plus de 2,6 millions de dollars à la région du nord-ouest. En tout, 196 secteurs non constitués en municipalités bénéficieront de ces fonds. Les projets admissibles comprennent le remplacement de ponceaux, le débroussaillage et le défrichement, le creusage de fossés, le nouveau tracé de routes, le repavage, les améliorations relatives à la sécurité et d'autres améliorations.

La Colombie-Britannique a signé la première d'entente de prolongation en mars 2007. Une deuxième ronde de demandes de financement s'est déroulée de décembre 2007 à avril 2008.

3 Ne comprend pas le montant versé aux Premières nations, qui est géré dans le cadre du Fonds d'infrastructure pour les Premières nations (FIPN).

Le FTE comporte également un volet de renforcement des capacités pour aider les municipalités à concevoir des plans intégrés pour la durabilité de la collectivité (PIDC), un élément essentiel à chacune des ententes conclues aux termes du FTE. En 2007-2008, la Colombie-Britannique a conçu le cadre de son PIDC, qui comprenait le lancement d'un nouveau site Web ainsi qu'un guide à l'intention des municipalités pour la rédaction de leurs propres PIDC. Le Nunavut, la Nouvelle-Écosse ainsi que l'Île-du-Prince-Édouard ont également mis la touche finale au cadre de leur PIDC durant l'exercice 2007-2008.

À la suite d'une évaluation de la mise en œuvre du FTE en 2007-2008, on a conclu que le programme était bien administré et qu'il favorisait les relations entre les gouvernements. Voici d'autres conclusions qui ont également été tirées :

- les administrations apprécient le cadre de responsabilisation du programme et jugent que les exigences en matière de rapport sont adéquates, compte tenu de l'importance et du contexte du programme;
- certaines administrations ont tardé à recevoir leur financement étant donné qu'elles avaient déposé tardivement leur rapport annuel sur les dépenses;
- tous les principaux systèmes de gestion sont efficaces;
- la surveillance de la gestion du programme se déroule bien : les comités de surveillance se rencontrent et les questions soulevées sont traitées;
- aucun problème n'a été décelé quant à l'entrepôt des données d'entreprise géré par Infrastructure Canada et qui sert aux rapports des administrations.

Bref, le FTE répond aux besoins des bénéficiaires et du gouvernement du Canada. Sa conception et son exécution sont efficaces. Même si on doit prêter une attention particulière à quelques problèmes mineurs, le FTE entraîne, dans l'ensemble, des résultats et des avantages positifs pour toutes les collectivités canadiennes.

Résultats atteints

En raison du mécanisme unique de financement initial du FTE, les administrations produisent les rapports sur les projets pour l'année précédente. Par conséquent, dans le rapport pour 2007-2008, ce sont les résultats de 2006-2007 qui ont été présentés à Infrastructure Canada.

Un montant de 592 494 000 $[4] a été affecté au FTE pour 2006-2007. De ce montant, 590,2 millions de dollars ont été distribués aux provinces et aux territoires, qui ont ensuite remis 550 millions de dollars à leurs municipalités. Cette somme représente 1 967 nouveaux projets dans le cadre du FTE. En 2006-2007, quelque 2 233 projets ont été financés par ce fonds, dans l'intérêt de plus de 2 700 municipalités.

Comme les fonds sont transférés à l'avance, les provinces, les territoires et les municipalités peuvent conserver les fonds non dépensés et cumuler des intérêts, pourvu que ceux-ci soient ensuite investis dans le cadre du FTE. En 2006-2007, les provinces, les territoires et les municipalités ont touché ensemble plus de 13,1 millions de dollars en intérêts. Ils ont également rapporté avoir engagé des frais d'administration de 2,6 millions de dollars, montant que les intérêts cumulés annulent facilement. Grâce aux frais d'administration faibles et aux intérêts élevés, on a pu consacrer à des projets des fonds supplémentaires venant s'ajouter à ceux des provinces et des territoires.

Des données financières plus détaillées sur les provinces et les territoires sont présentées au tableau 23 de la section IV.

En ce qui concerne les fonds dépensés et engagés pour des projets, les infrastructures relatives à l'eau et aux eaux usées, d'une part, sont de loin la catégorie d'investissements la plus importante, suivie du transport en commun et des routes locales. D'autre part, les investissements dans les déchets solides, les systèmes énergétiques communautaires ainsi que le renforcement de la capacité sont les secteurs d'investissement les plus rares.

Plus de 85 p. 100 des investissements faits en vertu du FTE de 2005 à 2007 ont visé le renouvellement et le développement de l'infrastructure actuelle. Les projets de mise en place de nouvelles infrastructures sont beaucoup moins nombreux, et sont surtout dans les secteurs du transport actif et du recyclage.

Le tableau 3 présente une ventilation des coûts engagés pour les 2 233 projets de 2005-2006 et de 2006-2007. Il s'agit des plus récentes données par catégories disponibles pour le programme.

4 Ne comprend pas le montant versé aux Premières nations, qui est géré dans le cadre du Fonds d'infrastructure pour les Premières nations (FIPN).

Tableau 3 : Financement des projets du FTE, par catégorie, 2005-2006 et 2006-2007*

	2005-2006		2006-2007		Total	
National	Projets	Fonds engagés	Projets	Fonds engagés	Projets	Fonds engagés
Eaux/Eaux usées	125	19 192 105	923	393 626 839	1 048	412 818 944
Transport en commun	26	88 203 167	31	128 424 643	57	216 627 810
Routes et ponts	78	5 865 404	708	141 261 196	786	147 126 600
Déchets solides	14	11 313 435	85	31 677 230	99	42 990 665
Systèmes énergétiques communautaires	9	677 470	107	10 345 941	116	11 023 411
Renforcement de la capacité	14	1 885 009	113	5 085 341	127	6 970 350
Total	266	127 136 590	1 967	710 421 191	2 233	837 557 781

* Les données les plus récentes sur les dépenses faites dans le cadre du FTE datent de 2006-2007. Les chiffres sont fondés sur les rapports annuels sur les dépenses que les provinces et les territoires présentent à Infrastructure Canada en septembre, quand leur exercice est terminé. Les données pour 2007-2008 seront disponibles en septembre 2008.

Voici quelques faits saillants concernant le FTE :

- les 3,34 millions de dollars du FTE qu'a reçus Kamloops serviront à l'achat de 23 500 contenants de recyclage porte-à-porte et de 12 camions de collecte à deux compartiments qui permettront de faire simultanément la collecte des déchets solides et la collecte du recyclage. Le projet devrait permettre d'éliminer annuellement 3 000 tonnes de déchets dans les décharges et de réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à des camions plus efficaces;
- située juste au nord de Fredericton sur de la roche volcanique qui oblige l'eau à la contourner complètement, Chateau Heights n'a pas d'eau potable. Comme bon nombre d'autres très petites collectivités du Nouveau-Brunswick, les résidants dépendent d'un camion-citerne qui livre de l'eau chaque semaine. Le Nouveau-Brunswick investit 42 millions de dollars sur cinq ans pour tenter de résoudre les problèmes d'approvisionnement en eau de Chateau Heights et d'autres secteurs non constitués en municipalité. Dans d'autres collectivités bénéficiaires, mentionnons notamment l'expansion des services municipaux de Caraquet, qui aidera les résidents voisins touchés par l'infiltration d'eau salée dans leur système d'approvisionnement en eau, une étude visant à trouver une solution aux inondations et à la contamination de l'eau des puits de Pointe-du-Chêne, ainsi que les réparations du système d'approvisionnement en eau près de Hanwell;

- la province de la Nouvelle-Écosse recevra 145,2 millions de dollars du FTE, de 2005 à 2010. La municipalité régionale d'Halifax devrait recevoir plus de 40 p. 100 (soit 63,7 millions de dollars) de ce montant. Les municipalités ont investi 45 p. 100 de ce fonds dans des projets portant sur les déchets solides, de 2005 à 2007. Puis, 48 p. 100 de l'affectation a été répartie entre les projets d'eaux et d'eaux usées ainsi que les projets de transport en commun. La plupart des fonds restants ont ensuite été attribués aux routes et aux ponts;
- le Nunavut a reçu un fonds de renforcement des capacités de 2,1 p. 100 pour l'élaboration de plans intégrés pour la durabilité. De 2005 à 2007, 82 p. 100 du fonds a été investi dans des projets liés à l'eau et aux eaux usées, tandis que les 18 p. 100 restants ont été consacrés à des projets liés aux déchets solides;
- le programme a contribué à l'achat de la flotte d'autobus hybrides écologiques de la Hamilton Street Railway. Celle-ci comprend douze autobus hybrides fonctionnant au diesel et à l'électricité, dont sept autobus articulés de 60 pieds. Il s'agit d'une première au Canada. Ces nouveaux autobus moins bruyants permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre, d'améliorer la qualité de l'air et d'accroître la capacité de transport en commun à Hamilton. Ils font partie d'une flotte d'une valeur totale de 18 millions de dollars achetée grâce à 6 millions de dollars provenant du Fonds de la taxe fédérale sur l'essence, à 3,4 millions de dollars provenant du Fonds de la taxe provinciale sur l'essence et du Programme ontarien des véhicules de transport en commun (POVTC), ainsi qu'à 8,5 millions de dollars versés par la Ville de Hamilton;
- le programme a contribué à l'achat des 15 premiers wagons du CTrain, sur un total de 40 nouveaux wagons pour le transport en commun à Calgary. L'investissement de 158 millions de dollars a été rendu possible par des contributions du gouvernement de l'Alberta, du gouvernement du Canada et de la Ville de Calgary. L'acquisition de 40 nouveaux wagons du CTrain accroît la capacité du réseau de Calgary de 30 p. 100, ce qui permettra d'augmenter la fréquence du service pendant les périodes de pointe. La fréquence passera ainsi de cinq à trois minutes;
- la Ville de Gatineau (Québec) bénéficiera de 11 848 869 $, consentis dans le cadre de l'entente fédérale-provinciale relative au transfert d'une partie des revenus de la taxe fédérale d'accise sur l'essence et de la contribution du gouvernement du Québec. Il s'agit d'un premier versement pour la Ville de Gatineau qui recevra 37 027 716 $ au cours des quatre prochaines années pour la réalisation d'importants travaux d'infrastructures.

Fonds destinés au transport en commun (FTC)

L'objectif du FTC consiste à investir 400 millions de dollars sur deux ans dans des projets visant à offrir des options meilleures et plus souples en matière de transport en commun en vue de réduire la congestion routière, les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques, et d'améliorer la qualité de l'environnement. Les fonds sont transférés aux municipalités ou à d'autres bénéficiaires admissibles grâce à des ententes qui sont conclues entre le Canada et les provinces/territoires. Les sommes sont affectées aux administrations principalement en fonction du nombre d'usagers du transport en commun.

Résultats atteints

Tous les fonds du FTC ont été attribués aux provinces et aux territoires de 2005 à 2007. À la fin de l'exercice 2006-2007, 190 millions de dollars (soit près de la moitié des 400 millions de dollars affectés) avaient été investis dans des projets.

Le tableau 24 de la section IV présente les dépenses des provinces et des territoires relatives au FTC pour 2006-2007. Les données sont approximatives puisque les rapports annuels sur les dépenses n'avaient pas tous été reçus à la fin de l'exercice.

- Nouvelle-Écosse – L'investissement de 11,7 millions de dollars est réparti entre plusieurs réseaux de transport en commun, y compris le Metro Transit de la municipalité régionale d'Halifax, le Kings Transit dans la vallée de l'Annapolis, le réseau de la municipalité régionale du Cap-Breton ainsi que cinq réseaux situés dans des collectivités rurales de la province. Les fonds sont versés aux termes de l'entente Canada-Nouvelle-Écosse sur le transfert des fonds fédéraux destinés au transport en commun;
- Windsor (Ontario) – Une nouvelle gare routière intermodale du centre-ville a été rendue possible grâce au financement versé en partenariat par tous les ordres de gouvernement. Le gouvernement du Canada a versé une contribution de 2,7 millions de dollars dans le cadre de la Fiducie d'investissement pour le transport en commun. Le gouvernement de l'Ontario a fourni à la Ville de Windsor 3,2 millions de dollars provenant des fonds pour l'expansion du transport en commun et des fonds provinciaux de la taxe sur l'essence. La Ville de Windsor a versé une contribution de 1,6 million de dollars, dont 300 000 $ provenaient du programme de revitalisation du centre-ville et 100 000 $ du comité sur l'accessibilité de Windsor (WAC);

- Colombie-Britannique – Des petites villes et des collectivités rurales de la Colombie-Britannique bénéficieront d'une contribution de 1,5 million de dollars pour des nouveaux services de transport en commun élargis. Ce financement fédéral, provenant du Fonds destiné au transport en commun, sera fourni à BC Transit. Il aidera à relier des petites villes et des collectivités rurales à des services régionaux. Plus de 16 collectivités bénéficieront de ce nouveau financement, qui viendra s'ajouter à celui d'autres partenaires financiers. Les bénéficiaires de ces réseaux de transport en commun seront notamment les villes de Merritt et de Golden ainsi que les districts régionaux de Thompson-Nicola, d'East Kootenay et de Cariboo;
- Territoires du Nord-Ouest – Plus de 1,27 million de dollars ont été affectés à des projets d'infrastructure de transport en commun. Parmi les projets qui font l'objet d'un financement, mentionnons un minibus pour les aînés à Gameti, des véhicules pour le transport en commun à Sachs Harbour, à Lutselk'e et à Hay River, des abribus, des porte-cycles sécuritaires, de la signalisation pour les pistes cyclables, des voies piétonnières à Yellowknife, un réseau de pistes à Fort Smith ainsi qu'un autobus pour personnes handicapées à Hay River.

Pour en savoir plus, consultez le document en format PDF disponible à l'adresse suivante : ***http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/public_trans_commun/index_f.shtml***.

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS)

Le FCIS est administré conformément à la *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*. Il vise des projets de grande envergure à l'échelle nationale et régionale, dans des domaines indispensables au soutien de la croissance économique et à l'amélioration de la qualité de vie des Canadiens.

Les investissements du FCIS sont effectués en partenariat avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, les municipalités et le secteur privé. Chaque partenariat est assorti de modalités individualisées. La contribution du gouvernement fédéral a été fixée à un maximum de 50 p. 100 de la totalité des coûts admissibles, à l'exception des projets visant les réseaux à large bande et les infrastructures du Nord, pour lesquels la contribution maximale du gouvernement s'élève à 75 p. 100. Habituellement, les coûts du projet sont répartis également entre les trois ordres de gouvernement.

Dix pour cent des fonds octroyés aux termes du FCIS visent les projets jugés prioritaires à l'échelle nationale. Le FCIS a soutenu des projets nationaux de grande envergure, dont celui de l'agrandissement du canal de dérivation de la rivière Rouge au Manitoba, l'Initiative nationale de satellite visant à fournir l'accès aux services à large bande aux collectivités du Nord et aux régions éloignées ainsi que l'élargissement à quatre voies de la route Transcanadienne dans le parc national de Banff, en Alberta. Pour en savoir plus, consultez le site à l'adresse suivante : ***http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/csif-fcis/index_f.shtml***.

Résultats atteints

Au 31 mars 2008, le financement total du FCIS s'élevait à 5,2 milliards de dollars. Durant l'exercice 2007-2008, neuf nouveaux projets ont été annoncés, pour une contribution fédérale totale de 210,1 millions de dollars. Ces projets étaient les suivants :

- le projet d'usine de traitement et de distribution de l'eau potable de la région de Corner Brook (Terre-Neuve-et-Labrador) annoncé le 16 mai 2007, qui bénéfice d'une contribution fédérale de 12 millions de dollars;
- le projet de voie de contournement Torbay (Terre-Neuve-et-Labrador) annoncé le 24 mai 2007, qui bénéficie d'une contribution fédérale de 5 millions de dollars;
- le projet de services à large bande de Naskapi Imuun. Inc., annoncé à Québec le 7 mai 2007, qui bénéficie d'une contribution fédérale de 4,7 millions de dollars;
- les projets de transport ferroviaire à courte distance annoncés à Québec le 7 juillet 2007, qui bénéficient d'une contribution fédérale de 30 millions de dollars;
- le projet du Northern Indigenous Community Sattelite Network (NICSN) annoncé à Québec le 24 août 2007, qui bénéficie d'une contribution fédérale de 20,6 millions de dollars;
- le projet d'amélioration des installations de traitement des eaux usées à Sarnia et à Brockville (Ontario) annoncé le 5 juillet 2007, qui bénéficie d'une contribution fédérale de 40,48 millions de dollars;
- le projet du Niagara Convention and Civic Centre, annoncé en Ontario le 5 septembre 2007, qui bénéficie d'une contribution fédérale de 35 millions de dollars;
- le projet des systèmes régionaux et ruraux d'approvisionnement en eau, annoncé en Saskatchewan le 14 septembre 2007, qui bénéficie d'une contribution fédérale de 27,3 millions de dollars.

Depuis la création du FCIS en 2001, on a autorisé 71 projets pour lesquels le gouvernement fédéral a versé des contributions totalisant plus de 4,5 milliards de dollars et on a signé des ententes de contribution (qui définissent la base juridique des paiements fédéraux pour les projets) pour 46 projets. Le tableau 4 présente la répartition des projets du FCIS par catégorie d'investissement.

Au 31 mars 2008, la plupart des fonds du FCIS avaient été engagés, y compris les 750 millions de dollars supplémentaires annoncés dans le budget de 2006.

Les tableaux 18 et 19 à la section IV fournissent des renseignements additionnels sur la répartition des projets du FCIS annoncés en 2007-2008, par catégorie et par province.

Tableau 4 : Engagements financiers du gouvernement fédéral dans le cadre du FCIS

Catégorie	Nombre de projets annoncés en 2007-2008	Somme totale octroyée par le gouvernement fédéral en 2007-2008 (M$)	Nombre de projets annoncés au 31 mars 2008	Somme totale octroyée par le gouvernement fédéral au 31 mars 2008 (M$)
Eaux	2	39,3	3	97,8
Eaux usées	1	40,5	14	329,1
Infrastructure de transport local	–	–	1	13,0
Infrastructure routière et ferroviaire	2	35,0	21	1 605,5
Transport en commun	1	35,0	8	1 491,0
Large bande	2	25,4	7	68,6
Atténuation des catastrophes	–	–	1	332,5
Hébergement	–	–	1	20,0
Tourisme ou Développement urbain	1	35,0	15	509,7
Total	**9**	**210,1**	**71**	**4 467,2***

Note : La somme des colonnes peut être inexacte puisqu'elle a été arrondie.

* Le total ne comprend pas la coordination fédérale (137 M$), la recherche (50 M$), le transfert de 50 M$ à Parcs Canada pour le Parc national de Banff, ni les mesures de restriction des dépenses (4,15 M$) imposées par le SCT aux petits ministères.

Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF)

Le FIF, établi en 2001 et doté d'un financement de 600 millions de dollars, visait essentiellement des améliorations aux six principaux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis, ainsi que plusieurs autres passages frontaliers. Les fonds ont été investis dans l'infrastructure physique, les systèmes de transports intelligents et l'amélioration des capacités d'analyse. Les investissements réalisés aux termes du FIF sont essentiels à la croissance économique du

Canada et aux relations commerciales du Canada avec les États-Unis. Ils reflètent l'importance des passages frontaliers, des ports et des voies d'accès aux autoroutes du Canada pour la croissance économique, le commerce et la sécurité à l'échelle nationale et internationale.

Résultats atteints

Depuis la création du FIF, 12 projets ont été autorisés. Cela représente des contributions fédérales totalisant 550,1 millions de dollars. Le tableau 5 résume les dépenses du FIF. Pour en savoir plus sur les projets du FIF, consultez le site à l'adresse suivante : ***http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/bif-fsif/proj/proj_desc_prov_f.shtml***.

Les tableaux 20 et 21 à la section IV fournissent des renseignements additionnels sur les projets autorisés aux termes du FIF par catégorie ainsi que par province et par territoire.

Tableau 5 : Engagements financiers du gouvernement fédéral dans le cadre du FIF

Catégorie	Nombre de projets annoncés en 2007-2008	Somme totale octroyée par le gouvernement fédéral en 2007-2008 (M$)	Nombre de projets annoncés au 31 mars 2008	Somme totale octroyée par le gouvernement fédéral au 31 mars 2008 (M$)
Infrastructure physique	–	29,95	11	546,0
Amélioration des capacités d'analyse	–	–	–	–
Infrastructure des systèmes de transport intelligents	–	–	1	4,1
Total	**0**	**29,95**	**12**	**550,1***

* L'affectation totale du FIF ne tient pas compte de la somme de trois millions de dollars qui a été transférée à l'Agence des services frontaliers du Canada pour le projet de modélisation de la frontière.

Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR)

Pour donner suite à son engagement envers la croissance du secteur municipal et la croissance économique, le gouvernement a annoncé la création du FIMR en 2003. Ce fonds, de 1,2 milliard de dollars, est axé sur les projets d'infrastructure municipale de petite envergure qui contribuent au développement durable, qui améliorent la qualité de vie et la croissance économique et qui permettent d'élargir la connectivité des petites collectivités et des collectivités rurales. Un minimum de 60 p. 100 des dépenses nationales du FIMR est consacré aux projets visant l'atteinte des objectifs qui sont liés à la qualité de l'environnement, par exemple le traitement de l'eau et des eaux usées. Le FIMR soutient aussi les routes, les ponts, de

même que l'infrastructure culturelle et récréative des collectivités de partout au pays. Le FIMR comprend également un volet visant à répondre aux besoins en infrastructure des collectivités des Premières nations, qui fait maintenant partie du FIPN.

Dans le cadre de ses investissements dans les infrastructures, Infrastructure Canada travaille également au renforcement des capacités et travaille avec les municipalités et d'autres partenaires afin d'acquérir des connaissances sur les questions touchant l'infrastructure et les collectivités. Jusqu'à 1 p. 100 des fonds affectés à chaque administration aux termes du FIMR peut être utilisé pour le volet Renforcement des capacités des municipalités, qui vise à favoriser le recours à la gestion intégrée des biens par les petites municipalités du Canada. Les objectifs de ce volet sont les suivants : promouvoir la mise en œuvre d'approches intégrées en matière de planification et de gestion de l'infrastructure publique, encourager l'utilisation de la gestion des biens pour appuyer la prise de décision, favoriser l'intégration de la gestion de la demande dans la planification et la gestion de l'infrastructure publique, et encourager la communication des résultats des projets avec d'autres municipalités et avec le public.

À la suite de l'évaluation formative menée en 2007-2008, on a conclu que le programme FIMR était approprié pour appuyer le développement de l'infrastructure dans les petites municipalités et les municipalités rurales, qu'il avait engendré un nombre important de résultats (projets d'infrastructure) qui contribueront à l'atteinte des objectifs prévus du programme, et que sa conception était efficace pour promouvoir les objectifs politiques de tous les partenaires concernés. L'évaluation a également permis de constater la pertinence du rôle du gouvernement fédéral dans le cadre du FIMR, car il a accéléré la réalisation des projets d'infrastructure dont les municipalités avaient grandement besoin et est allé chercher d'autres sources de financement pour pouvoir assumer 70,6 p. 100 des coûts des projets.

Résultats atteints

En 2007-2008, 821 nouveaux projets ont été autorisés aux termes du FIMR, ce qui représente des contributions fédérales totalisant 212,4 millions de dollars. Depuis la création du FIMR en 2003, 1 778 projets ont été autorisés, pour une valeur totale de 871,3 millions de dollars en contributions fédérales. Le tableau 6 présente la répartition, par catégorie d'investissement, des projets du FIMR approuvés au 31 mars 2008.

Une des priorités de 2007-2008 était d'attribuer un montant additionnel de 200 millions de dollars au titre du FIMR. En date du 31 mars 2008, la majeure partie des fonds du FIMR, y compris le montant supplémentaire, avait été affectée à l'ensemble des provinces et des territoires.

Une autre priorité de 2007-2008 était de transférer les fonds du FIMR réservés aux collectivités des Premières nations situées dans les provinces. Le 16 avril 2007, un protocole d'entente a été conclu entre Infrastructure Canada et Affaires indiennes et du Nord Canada. En octobre 2007, Infrastructure Canada, Affaires indiennes et du Nord Canada et l'Assemblée des Premières nations ont annoncé la mise en œuvre du Fonds d'infrastructure pour les Premières nations (FIPN).

Pour en savoir plus sur les projets approuvés aux termes du FIMR, consultez le site à l'adresse suivante : ***http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/mrif-fimr/projects-projets/index_f.shtml***. Pour en savoir plus sur les projets liés au FIPN, consultez le site à l'adresse suivante : ***http://www.ainc-inac.gc.ca/ps/bsg/cib/ci/prg-index_f.html***.

Le tableau 22 de la section IV fournit des renseignements supplémentaires sur les projets du FIMR, par province et par territoire.

Tableau 6 : Engagements financiers du gouvernement fédéral dans le cadre du FIMR

Catégorie	Nombre de projets autorisés en 2007-2008	Somme totale octroyée par le gouvernement fédéral en 2007-2008 (M$)	Nombre de projets autorisés au 31 mars 2008	Somme totale octroyée par le gouvernement fédéral au 31 mars 2008 (M$)
Eaux	131	66,8	380	231,6
Eaux usées	96	48,1	360	282,3
Déchets solides	3	0,2	38	10,2
Améliorations énergétiques et environnementales	17	8,7	29	24,7
Routes locales	50	22,6	366	147,0
Transport en commun	3	0,5	5	8,1
Culture	24	7,7	63	21,6
Loisirs	78	43,4	152	110,4
Connectivité	4	0,1	8	4,4
Tourisme	14	8,2	20	14,5
Renforcement des capacités	440	3,7	447	4,4
Infrastructure des services	1	2,6	6	12,1
Ajustement pour les projets entrant dans plus d'une catégoie	(40)	–	(96)	–
Total	**821**	**212,4**	**1 778**	**871,3**

Programme infrastructures Canada (PIC)

Ce fonds de 2,05 milliards de dollars a été créé en 2000 pour améliorer les infrastructures des collectivités urbaines et rurales du Canada ainsi que la qualité de vie, grâce à des investissements visant à protéger l'environnement et à appuyer la croissance à long terme des collectivités et de l'économie. Dès le début du programme, les fonds ont été transférés aux partenaires d'exécution fédéraux, dont les ministres sont responsables de l'exécution du programme. Alors que ces ministres doivent voir aux aspects financiers de la mise en œuvre du programme et qu'ils sont redevables devant le Parlement, le ministre d'Infrastructure Canada a la responsabilité des questions de politiques et de coordination, comme la maintenance du Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures (SPGII) et les évaluations du programme qui sont exigées.

Le PIC vise principalement le soutien de l'infrastructure municipale écologique, conformément à l'objectif de développement durable du gouvernement. Au moins 50 p. 100 des dépenses fédérales sont affectées à des projets visant l'épuration de l'eau et le traitement des eaux usées, la gestion et le recyclage des déchets solides et les dépenses en immobilisation visant à moderniser les bâtiments et les installations des administrations municipales ainsi qu'à améliorer leur rendement énergétique. Les autres priorités comprennent l'infrastructure du transport local, les installations culturelles et récréatives, les télécommunications dans les régions rurales, et éloignées et le logement abordable.

Le PIC a été prolongé jusqu'au 31 mars 2011 (exception faite du volet des Premières nations) afin de mettre la dernière main à l'ensemble des ententes et des projets, mais aucun financement additionnel ne sera attribué.

Résultats atteints

Depuis la création du PIC, on a approuvé 3 871 projets, ce qui représente des contributions fédérales totalisant près de 2 milliards de dollars. Le tableau 7 résume les fonds fédéraux attribués, par catégorie du PIC. Pour en savoir plus sur ces projets, consultez le site à l'adresse suivante : ***http://www.infrastructure.gc.ca/ip-pi/icp-pic/projects-projets/index_f.shtml***.

Le total des investissements effectués dans l'infrastructure communautaire aux termes du PIC dépasse l'objectif initial fixé à 30 p. 100. Les fonds fédéraux affectés ont permis d'aller chercher presque 6 milliards de dollars en investissement des autres ordres de gouvernement et des administrations municipales pour l'infrastructure collective. À la suite d'une évaluation réalisée à mi-parcours du programme en 2006, on a aussi constaté que le PIC a permis d'équilibrer les priorités fédérales et provinciales. Le sommaire de l'évaluation est accessible à l'adresse suivante : ***http://www.infrastructure.gc.ca/pd-dp/eval/me_icp_2006_f.shtml***.

Le tableau 21 figurant à la section IV fournit des renseignements additionnels sur les projets autorisés aux termes du PIC, par province et par territoire.

Tableau 7 : Engagements financiers du gouvernement fédéral dans le cadre du PIC

Catégorie	Nombre de projets autorisés au 31 mars 2008	Somme totale octroyée par le gouvernement fédéral au 31 mars 2008 (M$)
Projets municipaux écologiques	2 420	1 055,2
Transport local	731	421,1
Culture et loisirs	608	352,1
Accès haute vitesse dans les établissements publics	3	8,4
Télécommunications en milieu rural et éloigné	5	0,7
Logement abordable	7	6,8
Tourisme	61	78,2
Autres	36	15,4
Total	**3 871**	**1 937,7**

Note : La somme des colonnes peut être inexacte parce ce qu'elle a été arrondie.

2.2 Activité du programme 2 : Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats

Tableau 8 : Ressources financières (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Autorisations	Dépenses réelles
18 157	20 134	13 046

Tableau 9 : Ressources humaines (ETP)

Prévues	Réelles	Écart
93	73	20

Élaboration de politiques

Infrastructure Canada travaille avec ses partenaires pour définir et évaluer les besoins en infrastructures publiques, examiner les priorités et les difficultés financières et établir des options stratégiques aux fins de considération par le Ministre.

Résultats atteints

En 2007-2008, Infrastructure Canada a continué d'offrir un soutien et des conseils stratégiques opportuns et de qualité, en plus d'élaborer des politiques stratégiques qui reposaient sur des connaissances et des partenariats solides. Plus précisément, le Ministère a été très occupé durant l'exercice 2007-2008 compte tenu de la mise en place du nouveau plan Chantiers Canada. Ce plan du gouvernement fédéral, qui avait été annoncé dans le budget de 2007, comprend 33 milliards de dollars en financement échelonné sur sept ans. Il a exigé de longs travaux d'élaboration de politiques, de conception de programmes, de définition de cadres, d'approbations et de négociations avec les treize administrations, avant d'être finalement lancé par le Premier ministre le 6 novembre 2007.

Voici quelques résultats atteints :

- offre de soutien stratégique au Ministre par l'élaboration et la mise en œuvre d'un vaste plan d'infrastructure à long terme ainsi que de cadres stratégiques politiques pour répondre aux besoins d'infrastructure du Canada et pour fournir un financement connexe stable et à long terme aux provinces, aux territoires et aux municipalités;
- signature de plusieurs ententes-cadres en vertu de Chantiers Canada, comme il a été mentionné précédemment;
- réalisation d'études provisoires de diligence raisonnable pour déterminer l'admissibilité des projets qui ont été présentés aux termes du FCIS et du FIF, et prestation de conseils au Ministre relativement à la sélection des projets;
- offre soutenue d'appui, de conseils et de renseignements stratégiques et opportuns au Ministre sur l'ensemble des politiques d'infrastructure et des priorités de projets;
- offre d'appui au Ministre pour veiller à ce qu'on tienne compte des opinions d'Infrastructure Canada dans les documents d'information et les documents stratégiques pertinents du Parlement, du Cabinet, du Portefeuille ainsi que dans les documents stratégiques interministériels.

Connaissances

Pour favoriser l'élaboration de politiques stratégiques et l'établissement de solides partenariats, les activités de recherches parrainées ou menées par Infrastructure Canada dans le cadre du volet Connaissances de la présente activité de programme s'articulent autour de trois objectifs :

- le développement des connaissances – acquérir de nouvelles connaissances pour combler directement les lacunes au niveau de la compréhension des problèmes d'infrastructures publiques que connaît le Canada;
- le renforcement du milieu de la recherche – promouvoir la création d'une collectivité pluridisciplinaire de chercheurs et d'autres experts;
- la diffusion et la transmission des connaissances – trouver des moyens novateurs et efficaces pour échanger et pour transmettre des connaissances provenant de sources nationales et internationales.

Résultats atteints

a) Développement des connaissances

Infrastructure Canada a contribué à l'objectif de développement des connaissances des problèmes d'infrastructure du Canada en menant des recherches internes et en parrainant des recherches ciblées en vertu de deux programmes : le programme Études de recherche évaluées par les pairs (EREP) et le programme Développement des connaissances, sensibilisation et communication (DSC). Ceux-ci font partie du Programme de recherche, de connaissances et de sensibilisation, programme quinquennal annoncé en 2005 et doté d'une enveloppe de 25 millions de dollars (mais qui a été réduit à 12,5 millions en 2006-2007). Comme ils ont été prolongés d'une année, les programmes EREP et DSC prendront fin le 31 mars 2010.

Les recherches internes sont axées sur l'amélioration des connaissances de base des nouveaux enjeux politiques et économiques ayant des répercussions sur les priorités nationales en matière d'infrastructure. Des experts provenant des milieux universitaires ainsi que de consultants professionnels sont sollicités au besoin. Deux domaines d'intérêt qui ont surtout retenu l'attention en 2007-2008 sont les défis stratégiques liés au transport en commun ainsi que le réaménagement des « friches industrielles » – des emplacements commerciaux ou industriels abandonnés ou sous-utilisés. Les recherches ci-dessous ont été publiées par le Ministère à des fins de discussion ou d'information :

- étude sur les liens qui existent entre les infrastructures publiques et la productivité économique (Correlations between Public Infrastructure and Output);
- transport urbain dans les grandes villes canadiennes : Aperçu des principaux enjeux, défis et réponses stratégiques à l'échelle provinciale et municipale (Urban Transportation in Canada's Major Cities : Overview of Key Issues, Challenges and Policy Responses at the Provincial and Municipal Levels);
- études des meilleures pratiques internationales en matière de politique de gestion, et de redéveloppement de sites urbains contaminés (International Best Practices in Brownfield Management and Redevelopment Policy);
- gestion, décontamination et réaménagement de friches industrielles : Aperçu des pratiques provinciales, territoriales et municipales du Canada (Brownfield Management, Remediation and Redevelopment: Overview of Provincial, Territorial and Municipal Practices in Canada);
- soutien et initiatives fédérales actuelles relativement aux friches industrielles (Current Federal Support and Initiatives Related to Brownfields).

Deux notes de recherche ont également été publiées sur les résultats des analyses internes en cours afin d'orienter les prochaines études : examen de la documentation sur les méthodes d'évaluation de l'état de l'infrastructure, et une revue de la gestion intégrée des ressources en eau.

En 2007-2008, le programme DSC a permis d'offrir une aide ciblée à l'appui de trois initiatives axées sur l'approfondissement des recherches appliquées et des connaissances techniques sur l'état de l'infrastructure canadienne, par la signature d'ententes dont la valeur combinée s'élève à près de 940 400 $. Les initiatives sont les suivantes :

- l'élaboration d'études de cas dans le cadre du « National Awards for Innovation and Excellence » du Conseil canadien pour les partenariats public-privé (PPP);
- la conclusion d'une entente avec l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), en partenariat avec la province de l'Ontario et la Ville de Toronto, afin de financer une évaluation menée par l'OCDE sur la compétitivité économique de la région métropolitaine de Toronto et comprenant des consultations ainsi que l'examen de l'économie, de l'environnement, de l'intégration sociale et de l'infrastructure de la ville;
- l'appui d'un important projet de collaboration entre le Conseil national de recherches du Canada (CNRC) et la Table ronde nationale sur l'infrastructure durable (TRNID), composée de plus de cinquante intervenants nationaux dans le domaine de l'infrastructure. Le CNRC et la TRNID (qui représente Ingénieurs Canada) collaboreront pour définir des méthodes scientifiques et d'ingénierie et pour créer des outils nationaux afin d'évaluer l'état de l'infrastructure publique de base du Canada et d'en faire rapport. Les résultats aideront les décideurs à cibler les besoins prioritaires en matière d'infrastructures régionales et locales, à l'appui des objectifs nationaux du plan Chantiers Canada.

b) Renforcement du milieu de la recherche
Infrastructure Canada contribue à cet objectif en menant des consultations, en participant à des événements pertinents et en réalisant des initiatives ayant pour but d'améliorer les échanges et la collaboration entre les différents organismes et champs de compétence dans le cadre de recherches.

Résultats atteints

Infrastructure Canada est devenu un membre actif de l'importante initiative CanCompete du Conference Board du Canada. CanCompete est une tribune plurilatérale de consultation et de recherche dont les objectifs sont d'élaborer un plan d'action sur la compétitivité nationale et d'améliorer la collaboration entre le secteur public et le

secteur privé. CanCompete s'articule autour de cinq centres, chacun axé sur une des cinq stratégies visant à accroître la compétitivité du Canada. Le centre sur l'infrastructure se penchera sur la stratégie relative aux « villes qui connaissent du succès » et sera étroitement lié aux autres centres.

Infrastructure Canada a dressé une liste d'experts et de chercheurs fédéraux qui se penchent sur les questions d'infrastructure. Le Ministère a également organisé des forums et des présentations qui ont été faites par des experts externes sur les principaux enjeux.

c) Diffusion et transmission des connaissances
Avec les nouvelles données acquises sur l'infrastructure, un des objectifs de plus en plus prédominants d'Infrastructure Canada est l'élaboration et la promotion de moyens pour diffuser cette information et ces connaissances au public.

Résultats atteints

Des progrès considérables ont été faits pour rendre les produits de recherche d'Infrastructure Canada plus accessibles à l'aide de ressources en ligne, en améliorant et en élargissant la Passerelle de la recherche du site Internet d'Infrastructure Canada (***http://www.infrastructure.gc.ca/research-recherche/index_f.shtml***). On a ajouté ou amélioré des ressources en ligne et des produits d'information, comme l'accès au « Registre de la recherche en ligne » et la rapidité du « Précis de recherche », en plus d'aborder de nouvelles questions de développement ou d'actualité, notamment celles-ci : « Is "Just-in-Case" replacing "Just-in-Time"? How Cross-border Trading Behavior has Changed since 9-11 » et « Survol des plans d'infrastructure de l'Australie ». Infrastructure Canada élabore également une liste en ligne de renseignements, d'outils et de ressources liés à la planification d'une collectivité durable.

Établissement de partenariats

Infrastructure Canada s'engage à collaborer avec les partenaires de tous les secteurs et de tous les ordres du gouvernement, tant à l'échelle nationale qu'internationale, afin de mettre en place une vision partagée pour la durabilité économique, sociale et environnementale des infrastructures et des collectivités du Canada.

Résultats atteints

Infrastructure Canada a continué de renforcer sa capacité à élaborer et à promouvoir des politiques et des prises de décisions solides sur l'infrastructure publique, en se fondant sur de meilleures connaissances, de bons consensus et des partenariats solides.

En 2007-2008, les projets de partenariats qui se sont avérés fructueux sont notamment les suivants :

- le lancement de négociations dans le cadre de Chantiers Canada avec l'ensemble des provinces et des territoires, et la conclusion de huit ententes-cadres. Les comités de l'entente-cadre en matière d'infrastructure seront mis en place afin de superviser Chantiers Canada dans chaque administration et d'offrir une tribune de haut niveau pour collaborer relativement aux questions et aux priorités liées à l'infrastructure;
- le resserrement de la collaboration avec les provinces, les territoires et les municipalités grâce à des initiatives comme les comités de surveillance du Fonds de la taxe sur l'essence, chargés de surveiller la mise en œuvre stratégique globale du FTE et du FTC, et comme la participation à des événements tels que la Conférence et salon professionnel de la FCM sur les collectivités viables de 2008;
- le renforcement de la capacité des municipalités à planifier et à atteindre leurs objectifs en matière de durabilité, notamment des infrastructures durables. Cette initiative comprenait notamment des ateliers et des présentations d'Infrastructure Canada sur les plans intégrés pour la durabilité de la collectivité. Ces événements ont permis au Ministère d'échanger de l'information avec les intervenants pour promouvoir la planification à long terme à l'échelle municipale et régionale;
- le maintien et le renforcement de partenariats solides avec les organismes de développement régional et d'autres partenaires aux fins de la mise en œuvre des programmes et des projets;
- la poursuite de la collaboration avec des organismes internationaux sur les questions liées à l'infrastructure et aux collectivités. Infrastructure Canada a poursuivi sa collaboration internationale dans le but de créer et de maintenir des partenariats avec des organismes multilatéraux (comme l'Organisation de coopération et de développement économiques [OCDE], la Banque mondiale, l'ONU-HABITAT et le Forum du Commonwealth sur les administrations locales) ainsi qu'avec d'autres pays, pour générer et diffuser des connaissances sur l'élaboration de politiques solides. En voici quelques exemples :
  - Infrastructure Canada a maintenu sa collaboration avec la Banque mondiale sur son projet pilote international visant à mettre au point des indicateurs de rendement mondiaux, et a manifesté son appui au financement du « Cities Centre » de l'Université de Toronto;

- en collaboration avec la province de l'Ontario et la Ville de Toronto, Infrastructure Canada a soumis un vaste rapport à l'OCDE sur le profil socioéconomique, la gouvernance et la compétitivité de la région de Toronto, à l'appui d'un examen de l'OCDE sur la région métropolitaine de Toronto. Dans le cadre de ce projet, Infrastructure Canada, en collaboration avec ses partenaires, a organisé et réalisé la première mission d'études pour l'OCDE et ses experts à Toronto, en décembre 2007. Le Ministère a ensuite planifié la deuxième mission d'études qui a eu lieu du 28 avril au 2 mai 2008;
- un comité directeur a été mis sur pied, composé de la province de la Colombie-Britannique, de l'agglomération de Vancouver, de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et du Forum du Commonwealth sur les administrations locales, afin de préparer la première réunion du conseil d'administration de ce dernier au Canada. Cette réunion sera suivie d'une table ronde internationale sur le financement et la planification de l'infrastructure.

Section III: Renseignements supplémentaires

3.1 Liens avec les domaines de résultat du gouvernement du Canada

Le cadre pangouvernemental qui sert à déterminer la mesure dans laquelle le gouvernement contribue au rendement du Canada divise l'ensemble des résultats stratégiques et des activités de programme en quatre secteurs : ***affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales*** et ***affaires gouvernementales.***

Le résultat stratégique d'Infrastructure Canada et les deux activités de programme correspondantes s'harmonisent avec les résultats du gouvernement du Canada, comme le présente le tableau 10.

Tableau 10 : Liens entre Infrastructure Canada et le cadre de rendement de l'ensemble du gouvernement

Résultat stratégique 2007-2008 : Améliorer la durabilité de nos villes et collectivités et celle des infrastructures publiques locales, régionales et nationales du Canada afin de rehausser la qualité de vie des Canadiens sur le plan économique, social, culturel et environnemental.				
	Dépenses réelles 2007-2008 ($)			**Lien avec les résultats du gouvernement du Canada**
	Budgétaire	**Non budgétaire**	**Total**	
Activité de programme 1 : Investissements dans les infrastructures	1 943 381	0	1 943 381	Forte croissance économique
Activité de programme 2 : Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats	13 046	0	13 046	Économie axée sur l'innovation et le savoir

L'activité de programme 1 contribue à l'atteinte de l'objectif « Forte croissance économique » du gouvernement du Canada. En appuyant les infrastructures publiques modernes, Infrastructure Canada contribue à la croissance et à la compétitivité de l'économie canadienne, notamment en facilitant le déplacement des biens

et des personnes, en encourageant le commerce interprovincial et international par les portes d'entrée et les corridors, en soutenant le tourisme et en favorisant l'utilisation accrue du commerce électronique.

L'activité de programme 2 contribue à la mise en œuvre de l'économie du savoir et de l'économie novatrice du gouvernement du Canada. Infrastructure Canada appuie l'innovation et la progression de la mise en place des infrastructures publiques de calibre mondial et s'efforce de pallier les manques de connaissances prioritaires sur les infrastructures au moyen de recherches, de connaissances, du renforcement des capacités et de solides partenariats. Grâce à l'étroite collaboration avec les autres ministères et organismes fédéraux et avec les partenaires du secteur privé et d'autres administrations, les activités d'Infrastructure Canada permettent :

- d'accroître la base de renseignements qui sert à la prise de décisions, notamment à mieux comprendre l'état et les répercussions des infrastructures publiques, et de déceler les conditions internes et externes qui déterminent les besoins du Canada en infrastructures, en mettant l'accent sur la recherche appliquée, l'excellence technique et la mise en commun des pratiques exemplaires afin d'améliorer la durée de vie des infrastructures publiques;
- de mieux comprendre la mesure dans laquelle les choix judicieux en matière d'infrastructures publiques peuvent aider les collectivités, les villes et les régions du Canada à s'adapter et à réagir aux nouveaux défis économiques, environnementaux et sociaux, comme les changements climatiques, l'utilisation de l'énergie, l'évolution démographique, l'approvisionnement en eau douce et la compétitivité économique;
- d'appuyer l'innovation et l'efficacité de la gestion, la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et la remise en état des infrastructures, y compris l'évaluation des nouvelles technologies, l'utilisation innovatrice des terres, les enjeux financiers, la gestion des actifs et les interdépendances entre les types d'actifs;
- d'évaluer l'efficacité des programmes et des investissements dans les infrastructures, les systèmes et les technologies nouvelles et actuelles, ce qui comprend notamment l'amélioration des indicateurs de rendement et la définition des répercussions économiques, sociales et environnementales des infrastructures, notamment sur la productivité.

Pour en savoir plus sur les quatre secteurs de dépense du gouvernement du Canada et sur les 13 secteurs de résultats, consultez le site à l'adresse suivante : ***http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/Home-Accueil-fra.aspx***.

3.2 Partenaires d'exécution fédéraux

Infrastructure Canada fait partie du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités (TIC). Il collabore avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour exécuter bon nombre de ses programmes d'infrastructure, comme Affaires indiennes et du Nord Canada, pour la réalisation des projets dans les territoires du Nord et les provinces où vivent des collectivités de Premières nations. Infrastructure Canada collabore aussi étroitement avec Diversification de l'économie de l'Ouest Canada, Industrie Canada (Ontario), Développement économique Canada pour les régions du Québec ainsi que l'Agence de promotion économique du Canada atlantique.

Ces ministères et organismes échangent leurs connaissances des priorités et des besoins locaux, de même que leur expertise technique, leurs ressources et leurs structures de gouvernance. Ils jouent un rôle essentiel pour permettre à l'organisme de remplir son mandat. En ce qui concerne les projets de transport du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et du Fonds sur l'infrastructure frontalière, c'est Transports Canada qui assume le rôle de chef de file au niveau fédéral, tandis qu'Infrastructure Canada joue un rôle moins prédominant.

En plus des partenaires fédéraux, Infrastructure Canada collabore avec les administrations provinciales, territoriales et municipales, ainsi qu'avec les associations, les universités, les instituts de recherche, les organisations de la société civile, le secteur privé et d'autres experts. Cette collaboration vise les objectifs suivants :

- l'acquisition de connaissances horizontales sur l'infrastructure et les questions portant sur les lieux;
- l'établissement d'un milieu de recherche plus solide et plus multidisciplinaire pouvant soutenir les décideurs dans les divers secteurs liés aux besoins du Canada en matière d'infrastructure;
- la réunion, la diffusion et la communication des connaissances sur l'infrastructure aux principaux partenaires.

3.3 Tableaux supplémentaires

Tableau 11 : Comparaison des dépenses prévues et réelles (y compris les ETP)

(miliers $)	2005-2006 Dépenses réelles	2006-2007 Dépenses réelles	2007-2008 Budget principal des dépenses	2007-2008 Dépenses prévues	2007-2008 Autorisations	2007-2008 Dépenses réelles
Investissements dans les infrastructures (nouvelles AAP)		1 455 063	2 000 322	2 859 821	3 104 822	1 942 054
Élaboration de politiques, développement des connaissances et établissement de partenariats (nouvelles AAP)		13 773	17 375	17 375	20 134	12 714
Infrastructure et Collectivités (anciennes AAP)	1 503 085	0	0	0	0	0
Gestion du portefeuille des sociétés d'État (anciennes AAP)	24 251	0	0	0	0	0
Total	1 527 336	1 468 836	2 017 697	2 877 196	3 124 956	1 954 768
Plus : les coûts des services rendus gratuitement	2 440	2 298		2 004		1 659
Total des dépenses ministérielles	**1 529 776**	**1 471 134**	**2 017 697**	**2 879 200**	**3 124 956**	**1 956 427**
Équivalent temps plein	**180**	**184**	**S/O**	**237**	**S/O**	**217**

Explications :

- L'écart entre les autorisations et les dépenses réelles en 2007-2008 s'explique de deux façons :
  - la conclusion des ententes de contribution aux termes des programmes tels que le FCIS, le FIF et le Financement de base pour les P/T a pris plus de temps que prévu, ce qui a reporté le remboursement des frais de projet aux bénéficiaires;
  - les besoins de liquidités des bénéficiaires pour l'année courante sont moins élevés, si l'on se fie aux prévisions de trésorerie pour le FIMR, le FIF et le FCIS.
- Tous les fonds de contribution non utilisés en 2007-2008 seront distribués au cours des années à venir pour répondre aux besoins des bénéficiaires en matière de trésorerie.

Tableau 12 : Crédits ou postes législatifs (en milliers de dollars)

Crédits ou postes législatifs	Libellé tronqué pour le poste voté ou législatif	2007-2008			
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations	Dépenses réelles
50	Dépenses d'exploitation	27 362	27 475	38 033	35 177
55	Contributions	1 988 017	2 847 403	3 084 341	1 917 009
(S)	Contributions au régime d'avantages sociaux des employés	2 318	2 318	2 582	2 582
	Total du ministère	**2 017 697**	**2 877 196**	**3 124 956**	**1 954 768**

Tableau 13 : Détails sur les programmes de paiements de transfert

Infrastructure Canada a géré les programmes de transfert suivants dépassant cinq millions de dollars :

- contributions aux termes du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique;
- contributions aux termes du Fonds sur l'infrastructure frontalière;
- contributions aux termes du Fonds sur l'infrastructure municipale rurale;
- paiements de transfert aux termes du Fonds de la taxe sur l'essence.

Pour en savoir plus sur ces programmes de paiements de transfert, consultez le site à l'adresse suivante : ***http://www.tbs-sct.gc.ca/dpr-rmr/2007-2008/index-fra.asp***.

Tableau 14 : Rapports sur les initiatives horizontales

L'objectif des rapports sur les initiatives horizontales est de donner aux parlementaires, au public et au gouvernement un aperçu des dépenses publiques, des plans, des priorités et des réalisations de toutes les principales initiatives horizontales.

Dans le cadre d'une initiative horizontale, des partenaires d'au moins deux organismes ont accepté de travailler à l'atteinte de résultats communs en vertu d'une entente de financement officielle. Au cours de la dernière année, Infrastructure Canada a dirigé quatre initiatives horizontales, en l'occurrence, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Fonds sur l'infrastructure frontalière, le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale et le Programme infrastructures Canada.

Pour en savoir plus sur ces initiatives horizontales, consultez le site à l'adresse suivante : ***http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_f.asp***.

Tableau 15 : Vérifications internes réalisées en 2007-2008

Nom de la vérification internet	Type de vérification	État	Date de réalisation
Contrôle de la gestion financière Éléments « Gérance » et « Responsabilisation » du cadre	Contrôles de la gestion financière	Terminé	novembre 2007
Codage financier	Contrôles de la gestion financière	Terminé	novembre 2007
Surveillance du budget de fonctionnement	Contrôles de la gestion financière	Terminé	mars 2008
Délégation ministérielle des pouvoirs financiers	Suivi	Terminé	mars 2008
Classification et dotation en ressources humaines	Ressources humaines	En cours	mai 2008 (prévu)

Tableau 16 : Évaluations réalisées en 2007-2008

Programme	Nom de l'évaluation	Description	Date d'approbation du cadre d'évaluation	Début des travaux	Date d'approbation du rapport final
FIMR	Évaluation formative du FIMR	L'évaluation formative (ou provisoire) du FIMR portait sur les résultats obtenus jusqu'à maintenant dans le cadre du programme et comprenait un examen des questions liées à la mise en œuvre et à l'administration du programme (questions de conception et de mise en œuvre).	sept. 2006	juin 2007	mars 2008
FTE	Évaluation du processus du FTE (examen de la mise en œuvre)	Cette évaluation formative interne/ évaluation du processus a été réalisée pour examiner la mise en œuvre de l'initiative et vérifier si les systèmes de gestion et de rapport ont été mis en place correctement.	janv. 2007	nov. 2007	mars 2008

Bureau de l'infrastructure du Canada

États financiers (non vérifiés)

De l'exercice terminé le 31 mars 2008

Bureau de l'infrastructure du Canada

Déclaration de la responsabilité de la direction

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2008 et de toute l'information continue dans ces états financiers incombe à la direction du Ministère. Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux conventions comptables énoncés par le Conseil du Trésor pour le secteur public qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information présentée dans les états financiers. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. Pour s'acquitter des ses obligations en matière de comptabilité et de présentation de l'information, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du Ministère. L'information financière soumise pour la préparation des Comptes publics du Canada, et incluse dans le Rapport ministériel, sur le rendement est conforme à ces états financiers.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qu'elles sont exécutées conformément aux règlements, aux autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées comme il se doit de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds publics. La direction veille également à l'objectivité et à l'intégrité des données contenues dans ses états financiers par la sélection appropriée, par la formation et le perfectionnement des employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans tout le Ministère.

La direction a mis sur pied un Comité ministériel de vérification (CMV) qui est responsable de la surveillance et de la prestation de conseils respectueux de l'esprit de la politique sur la vérification interne et de la Directive sur les comités ministériels de vérification du Conseil du Trésor. Le Comité est présidé par l'administrateur général. Le CMV a la responsabilité de surveiller activement les principaux secteurs du contrôle et de la reddition de comptes du Ministère, ce qui englobe l'examen des états financiers du Ministère ainsi que toutes les estimations comptables importantes et des jugements qu'ils contiennent.

Les états financiers du Ministère n'ont pas été vérifiés.

Louis Ranger
Administrateur général

David Cluff
Agent financier supérieur

Signé à Ottawa (Ontario)
Le 8 août 2008

Bureau de l'infrastructure du Canada
État des résultats *(non vérifié)*
Exercice terminé le 31 mars 2008
(en milliers de dollars)

Charges	**2008**	**2007**
Paiements de transfert (note 4)	1 905 215	1 427 383
Charges de fonctionnement (note 5)	38 828	35 896
Total des charges	**1 944 043**	**1 463 279**
Revenues	**2**	**9**
Coût de fonctionnement net	**1 944 041**	**1 463 270**

Les notes d'accompagnement font partie intégrante de ces états financiers.

3

Bureau de l'infrastructure du Canada
État de la situation financière (*non vérifié*)
au 31 mars 2008
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Actif		
Actifs financiers		
Débiteurs et avance (note 6)	144 449	44 676
Actifs non financiers		
Immobilisations corporelles (note 7)	12 460	11 639
TOTAL	**156 909**	**56 315**
Passif		
Créditeurs	44 848	4 340
Charges à payer et autres passifs	23 839	58 604
Indemnités de vacances et congé compensatoires	879	659
Indemnités de départ (note 8b)	3 132	3 020
Total des passifs	**76 698**	**66 623**
Avoir du Canada	**84 211**	**(10 308)**
TOTAL	**156 909**	**56 315**

Les notes d'accompagnement font partie intégrante de ces états financiers.

4

Bureau de l'infrastructure du Canada
État de l'avoir du Canada *(non vérifié)*
au 31 mars 2008
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Avoir du Canada, début de l'exercice	(10 308)	(260 799)
Ajustement de l'année précédente	-	11
Coût de fonctionnement net	(1 944 041)	(1 463 270)
Crédits de l'exercice utilisés (note 3)	1 954 769	1 468 812
Revenues non disponibles pour dépenser	(11 898)	(6 637)
Variation de la situation nette du Trésor (note 3c)	94 030	249 277
Services fournis gratuitement (note 10a)	1 659	2 298
Avoir du Canada, fin de l'exercice	**84 211**	**(10 308)**

Les notes d'accompagnement font partie intégrante de ces états financiers.

5

Bureau de l'infrastructure du Canada
États des flux de trésorerie *(non vérifié)*
Au 31 mars 2008
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	1 944 041	1 463 270
Éléments hors caisse :		
Amortissement des immobilisations corporelles (note 7)	(4 039)	(2 054)
(Perte) Gain sur aliénation d'immobilisations corporelles	-	(1)
Services fournis gratuitement (note 10a)	(1 659)	(2 298)
Variation de l'état de la situation financière :		
Diminution (augmentation) des passifs	(6 075)	263 757
Augmentation (diminution) des débiteurs	99 773	(14 579)
Encaisse utilisée par les activités de fonctionnement	**2 032 041**	**1 708 095**
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition nette d'immobilisations corporelles (note 7)	4 860	3 357
Encaisse utilisée par les activités d'investissement en immobilisations	**4 860**	**3 357**
Activités de financement		
Encaisse nette provenant du gouvernement du Canada	**(2 036 901)**	**(1 711 452)**

Les notes d'accompagnement font partie intégrante de ces états financiers.

6

Bureau de l'infrastructure du Canada

Notes aux états financiers (non vérifiés)

1. Autorisation et objectifs

Le Bureau de l'infrastructure du Canada (INFC) a été créé en 2002 en tant qu'organisation distincte aux termes de l'annexe I.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'organisation est appelée couramment Infrastructure Canada.

INFC a été établi pour diriger les activités du gouvernement du Canada qui visent à régler les problèmes d'infrastructure. Le décret 2004-325 autorise le ministre à conclure des ententes de paiements de transfert et des contrats concernant des initiatives d'infrastructure au Canada. L'un des principaux programmes d'aide financière du Bureau est le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, qui est géré en vertu de sa propre loi habilitante, la *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*, issue de la *Loi d'exécution du budget de 2001*.

INFC est financé essentiellement par crédits parlementaires annuels reçus du Parlement du Canada et n'est pas imposable en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. INFC relève du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables énoncées par le Conseil du Trésor qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

a) Crédits parlementaires – INFC est principalement financé au moyen de crédits parlementaires du gouvernement du Canada. Les crédits consentis à INFC ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers prévus par les principes comptables généralement reconnus, car ils sont fondés dans une large mesure sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les postes de l'état des résultats et de l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux des crédits parlementaires. La note 3 contient un rapprochement général entre les deux méthodes de présentation de l'information.

b) Encaisse nette provenant du gouvernement – INFC a le Trésor pour cadre de fonctionnement, lequel est administré par le receveur général du Canada. Toutes les rentrées de fonds d'INFC sont déposées au Trésor et toutes les sorties de fonds sont payées à même le Trésor. L'encaisse nette provenant du gouvernement correspond à la différence entre toutes les rentrées et les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères du gouvernement fédéral.

c) Variation de la situation nette du Trésor – Différence entre l'encaisse nette provenant du gouvernement et les crédits utilisés au cours de l'exercice, à l'exclusion des revenus non disponibles comptabilisés par le Ministère. Elle découle des écarts temporaires entre le moment où une opération touche un crédit et le moment où elle est traitée par le Trésor.

d) Charges – Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice :

- les contributions sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel le bénéficiaire a satisfait aux critères d'admissibilité ou a rempli les conditions d'une entente de transfert par contrat;
- les indemnités de vacances et de congés compensatoires sont passées en charges au fur et à mesure que les employés acquièrent des droits en vertu de leurs conditions d'emploi respectives;
- les services fournis gratuitement par d'autres ministères du gouvernement pour les installations et pour les cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires sont consignés à titre de charges de fonctionnement selon leur coût prévu.

e) Avantages sociaux futurs :

i. Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique *(Loi sur la pension de la fonction publique)*, régime multiemployeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations d'INFC au Régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du Ministère découlant du Régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, INFC n'est pas tenu de verser des cotisations pour combler l'insuffisance actuarielle du Régime.

ii. Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, selon leur convention collective ou les conditions d'emploi. Ces indemnités sont constituées à mesure que les employés accumulent des années de service. L'obligation au titre des avantages sociaux accumulés par les employés est calculée à partir des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle pour les prestations de départ pour l'ensemble du gouvernement.

f) Les débiteurs et les avances sont comptabilisés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Des provisions sont établies pour les débiteurs dont le recouvrement est incertain.

g) Immobilisations corporelles – Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 10 000 $ sont comptabilisées à leur coût d'achat. INFC n'inscrit pas à l'actif les biens incorporels, les œuvres d'art et les trésors historiques ayant une valeur culturelle, esthétique ou historique, les biens situés dans les réserves indiennes et les collections des musées. Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation comme suit :

Catégorie d'actif	**Période d'amortissement**
Matériel informatique	5 à 10 ans
Logiciels informatiques - Achats	3 ans
Logiciels informatiques – Développés	7 ans
Améliorations locatives	période de location

h) Incertitude relative à la mesure — La préparation des états financiers conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes généralement reconnus du Canada pour le secteur public, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont le passif pour les indemnités de départ et la durée de vie utile des immobilisations corporelles.

8

Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et les rajustements sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus, à mesure qu'ils deviennent nécessaires.

3. Crédits parlementaires

INFC reçoit la plus grande partie de son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices précédents, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans les exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement net d'INFC diffèrent selon qu'ils sont préparés selon le financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les tableaux suivants présentent un rapprochement de ces différences :

a) Rapprochement du coût de fonctionnement et des crédits parlementaires de l'exercice en cours
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Coût de fonctionnement net	1 944 041	1 463 270
Rajustements pour les postes ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais sans incidence sur les crédits		
Plus (moins) :		
Revenus non disponible pour dépenser	11 898	6 637
Indemnités de vacances et congés compensatoires	(220)	150
Indemnités de départ	(112)	(79)
Amortissement des immobilisations corporelles	(4 039)	(2 054)
Services fournis gratuitement	(1 659)	(2 298)
Autres	-	(172)
	1 949 909	1 465 454
Rajustements pour les postes sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui ont une incidence sur les crédits		
Plus (moins) :		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	4 860	3 381
Produits des ventes d'immobilisations	-	(23)
Crédits de l'exercice utilisés	**1 954 769**	**1 468 812**

b) Crédits fournis et utilisés
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Crédit 50 – Dépenses de fonctionnement	38 009	-
Crédit 55 – Contributions	3 084 341	-
Crédit 55 – Dépenses de fonctionnement	-	39 962
Crédit 60 – Contributions	-	2 066 093
Montants législatifs	2 582	21 539
Moins :		
Crédits annulés :		
Fonctionnement	(2 832)	(7 369)
Contributions	(1 167 331)	(651 413)
Crédits de l'exercice utilisés	**1 954 769**	**1 468 812**

c) Rapprochement de l'encaisse nette provenant du gouvernement et des crédits de l'exercice utilisés
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Encaisse nette provenant du gouvernement	2 036 901	1 711 452
Revenus non disponible pour dépenser	11 898	6 637
Variation de la situation nette du Trésor		
Augmentation (diminution) des débiteurs et des avances	(99 773)	14 580
Augmentation (diminution) des créditeurs et des charges à payer	6 075	(263 768)
Autres rajustements	(332)	(89)
	(94 030)	(249 277)
Crédits de l'exercice utilisés	**1 954 769**	**1 468 812**

10

4. Paiements de transfert
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Programmes		
Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique	910 659	676 975
Fonds de la taxe sur l'essence	778 203	590 205
Fonds sur l'infrastructure municipale rurale	143 320	81 566
Fonds sur l'infrastructure frontalière	69 903	51 220
Programme de recherche, connaissances et communication	3 220	2 971
Fédération canadienne des municipalités	(89)	1 659
Fonds destiné au transport en commun	-	19 112
Centre Harbourfront	-	4 000
Société du Vieux-Port de Montréal	-	(325)
Crédits de l'exercice utilisés	**1 905 215**	**1 427 383**

5. Charges de fonctionnement
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Salaires et avantages sociaux	18 872	17 229
Services professionnels et spéciaux	7 563	7 914
Amortissement des immobilisations corporelles	4 039	2 054
Locations	1 995	1 498
Services commerciaux et honoraires	1 622	2 113
Services fournis gratuitement (note 10a) : régime de soins de santé et de soins dentaires	1 313	1 176
Déplacements et réinstallation	630	1 020
Réparation et entretien du matériel	512	224
Acquisition d'équipement informatique	468	268
Meubles et articles de bureau	449	363
Services d'information	439	352
Télécommunications	396	491
Services fournis gratuitement (note 10a) : installations	278	1 122
Autres charges de fonctionnement	252	72
Total	**38 828**	**35 896**

11

6. Débiteurs et avance
(en milliers de dollars)

	2008	2007
Débiteurs des autres ministères et organismes fédéraux	144 443	44 666
Débiteurs de l'extérieur	5	7
Avances aux employés	1	3
Total	**144 449**	**44 676**

Comme ces débiteurs devraient être entièrement recouvrés, aucune provision pour créances douteuse n'a été établie.

7. Immobilisations corporelles
(en milliers de dollars)

	Coût				Amortissement cumulé					
Catégorie d'immobilisation	Solde d'ouverture	Acquisitions	Cession et radiation	Solde de fermeture	Solde d'ouverture	Amortissement	Cession et radiation	Solde de fermeture	2008 Valeur comptable nette	2007 Valeur comptable nette
Matériel informatique	671	323	-	994	65	181	-	246	748	606
Logiciels informatiques – Achats	446	611	-	1 057	14	352	-	366	691	432
Logiciels informatiques – Développés	14 439	3 926	-	18 365	3 933	3 473	-	7 406	10 959	10 506
Améliorations locatives	101	-	-	101	6	33	-	39	62	95
Total	15 657	4 860	-	20 517	4 018	4 039	-	8 057	12 460	11 639

La charge d'amortissement pour l'exercice terminé le 31 mars 2008 s'élève à 4 039 $ (2007 : 2 054 $).

8. Avantages sociaux

a) Prestations de retraite : Les employés d'INFC participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de deux pour cent par année de service validable multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime de rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

Tant les employés qu'INFC cotisent au Régime. En 2007-2008, les charges, qui sont incluses dans les salaires et les avantages sociaux à l'état des résultats, se sont élevées à 1 882 259 $ (1 806 454 $ en 2006-2007) ce qui représente approximativement 2,1 fois (2,2 fois pour 2006-2007) les contributions par employé.

12

La responsabilité d'INFC relative au Régime de retraite se limite aux cotisations versées. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de promoteur du Régime.

b) Indemnités de départ : INFC verse des indemnités de départ aux employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire à leur départ. Ces indemnités ne sont pas capitalisées. Les prestations seront prélevées sur les crédits futurs. Les indemnités de départ au 31 mars étaient les suivantes :

(en milliers de dollars)	**2008**	**2007**
Obligation au titre des indemnités constituées, au début de l'exercice	3 020	2 940
Charges de l'exercice	143	566
Indemnités versées pendant l'exercice	(31)	(486)
Obligation au titre des indemnités constituées, fin de l'exercice	**3 312**	**3 020**

9. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités d'INFC peuvent donner lieu à d'importants contrats et obligations pluriannuels aux termes desquels INFC sera tenu d'effectuer des paiements au moment où les services ou les biens seront reçus. Les principales obligations contractuelles pour lesquelles une estimation raisonnable peut être faite sont les suivantes :

(en millier de dollars)	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013 et exercices ultérieurs**	**Total**
Fonds de la taxe sur l'essence	1 012 134	1 974 980	-	-	-	**2 987 114**
Autres paiements de transfert	1 154 618	761 965	245 847	112 885	22 143	**2 297 458**
Contrats de location-exploitation	2 260	1 764	1 761	1 758	562	**8 105**
Total	**2 169 012**	**2 738 709**	**247 608**	**114 643**	**22 705**	**5 292 677**

10. Opérations entre apparentés

En vertu du principe de propriété commune, le Ministère est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le Ministère conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le Ministère a reçu gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie a).

a) Services fournis gratuitement

Au cours de l'exercice, le Ministère a reçu gratuitement des services d'autres ministères (installations et cotisations de l'employeur au Régime de soins de santé et au Régime de soins dentaires). Ces services gratuits ont été constatés comme suit dans l'état des résultats du Ministère :

(en milliers de dollars)	**2008**	**2007**
Cotisation de l'employeur au Régime de soins de santé et au Régime de soins dentaires	1 313	1 176
Installations	278	1 122
Services juridiques	68	-
Total	**1 659**	**2 298**

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficience et l'efficacité, de sorte qu'un seul ministère mène sans frais certaines activités au nom de tous. Le coût de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques offerts par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, n'est pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du Ministère.

b) Soldes des créditeurs à la fin de l'exercice entre apparentés

(en milliers de dollars)	**2008**	**2007**
Créditeurs – Autres ministères et organismes	982	3 322

14

Section IV : Autres sujets d'intérêt

4.1 Structure organisationnelle

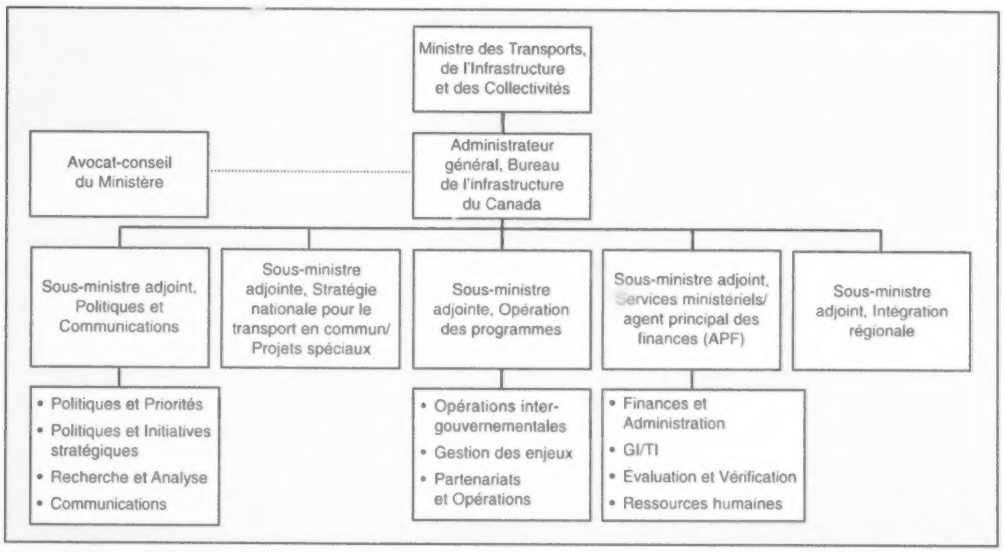
L'honorable John Baird est le ministre responsable du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Infrastructure Canada est dirigé par un administrateur général, M. Louis Ranger, qui relève du Ministre. En 2007-2008, l'administrateur général est appuyé par cinq sous-ministres adjoints et un avocat-conseil, qui sont :

- le sous-ministre adjoint, Politiques et Communications : John Forster;
- la sous-ministre adjointe, Stratégie nationale pour le transport en commun/Projets spéciaux : Yazmine Laroche;
- la sous-ministre adjointe, Opérations des programmes : Carol Beal;
- le sous-ministre adjoint, Services ministériels/agent principal des finances : David Cluff;
- le sous-ministre adjoint, Intégration régionale : Gary Webster;
- l'avocat-conseil du Ministère : Richard Ouellet.

La structure organisationnelle d'Infrastructure Canada est illustrée à la figure 3.

Figure 3 : Organigramme d'Infrastructure Canada (au 31 mars 2008)



4.2 Initiatives d'administration et de gestion ministérielles

La troisième activité de programme d'Infrastructure Canada est l'administration ministérielle, qui encourage l'excellence dans la gestion des programmes et la gestion ministérielle en vue d'appuyer les priorités d'Infrastructure Canada. L'administration ministérielle comprend les éléments suivants :

- les Services ministériels;
- les Communications;
- les Services juridiques.

Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, appuyé par l'administrateur général, doit s'assurer que les activités du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités remplissent les objectifs prioritaires du gouvernement. Infrastructure Canada est bien placé pour appuyer le gouvernement du Canada dans son engagement, à un niveau sans précédent, qui consiste à rebâtir et à moderniser l'infrastructure de notre pays. Pour atteindre cet objectif, toutes les parties de l'organisation doivent reconnaître les rôles complémentaires qu'elles jouent au sein du Portefeuille, ainsi que leurs rôles respectifs pour ce qui est de soutenir le Ministre dans ses responsabilités envers le Parlement et les Canadiens.

Services ministériels

Divisés en cinq secteurs clés (Gestion de l'information et Technologie de l'information, Finances et Administration, Ressources humaines, Évaluation et Vérification interne), les Services ministériels donnent non seulement un soutien à tous les employés d'Infrastructure Canada, mais répondent également à bien des demandes des administrations centrales pour rendre compte des dépenses et des activités du Ministère. Ils sont aussi chargés de surveiller la mise en œuvre des politiques et des stratégies pour protéger l'intégrité de la planification financière et des programmes de gestion ministérielle.

Gestion de l'information et Technologie de l'information

Le personnel des services de Gestion de l'information et Technologie de l'information (GI/TI) offre des conseils et des services techniques à Infrastructure Canada.

GI/TI a élaboré un modèle d'activités axé sur les principes de gestion des services pour favoriser les améliorations continues, appliquer les politiques centrales du gouvernement (telles que la Gestion de l'information gouvernementale et la Gestion de la sécurité des

technologies de l'information) et faciliter la prestation des services au moyen d'une initiative de services en commun. Le modèle reconnaît que les services de GI/TI devraient être axés sur la clientèle et répondre aux besoins du Ministère grâce à un cadre de gouvernance structuré, des pratiques et des processus exemplaires, et la mise en œuvre d'améliorations continues.

GI/TI facilite la gestion de plusieurs programmes de financement du Ministère grâce au Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures (SPGII), mis sur pied en août 2001. Il s'agit d'un système exploitable sur le Web, protégé, convivial et bilingue qui permet aux administrations municipales de présenter des demandes de financement de projet en direct. Le SPGII permet aussi aux utilisateurs, notamment Infrastructure Canada, ses partenaires d'exécution fédéraux de même que les administrations des provinces et des territoires, d'inscrire des projets en direct et d'en suivre le traitement; d'assurer une diligence raisonnable; de suivre les approbations de projets et de faire rapport à cet égard; de suivre la progression et la clôture des projets; de suivre l'évolution des résultats et de surveiller les engagements financiers et les dépenses.

Le dernier exercice financier a connu un renouvellement de l'architecture technologique du SPGII afin d'assurer un environnement solide et sécuritaire à l'administration continue des programmes d'Infrastructure Canada. Le matériel informatique en fin de vie utile a été remplacé et d'autres composantes ont été mises à niveau pour offrir une plateforme de système stable pour les cinq prochaines années, tout en assurant l'intégration des pratiques exemplaires de la de la bibliothèque de l'infrastructure de la technologie de l'information (BITI) et la conformité aux lois en vigueur au sein du gouvernement du Canada (e.g., la norme opérationnelle Gestion de la sécurité des technologies de l'information et la Voie de communication protégée). Cette démarche a englobé le développement initial lié à la mise sur pied du Fonds Chantiers Canada (FCC), l'introduction d'un nouvel outil pour les rapports administratifs ainsi que l'intégration à l'environnement du SPGII de l'information sur les fonds FCIS/FIF et FTE. De plus, le Service de dépannage SPGII a été déplacé vers le centre national des opérations à Montréal pour assurer la continuité des services d'excellente qualité à la clientèle.

Le maintien d'un modèle de services axés sur la clientèle et le soutien des besoins des intervenants, dont le besoin d'un mécanisme de rapports horizontaux, permet d'assurer que le développement du SPGII se poursuit dans le respect des priorités d'Infrastructure Canada.

En partenariat avec les organismes d'exécution fédéraux, les provinces, les territoires et les municipalités, Infrastructure Canada a progressé et franchi d'importantes étapes dans la mise en place des fondements nécessaires à la saisie des données et à la gestion du

cycle de vie de ces données. Les projets d'infrastructure étant répartis à la grandeur du Canada, les efforts de saisie de données ont été axés sur les données géolocalisées (géocodage). On a démarré divers projets pilotes pour appuyer l'analyse et la diffusion des données.

Infrastructure Canada a introduit un éventail de technologies collaboratives et nombre d'initiatives basées sur les Wikis et les conférences Web ont été mises en œuvre pour les organisations des partenaires et des intervenants.

Compte tenu de la croissance d'Infrastructure Canada, GI/TI a procédé de façon formelle à l'organisation d'un service pour se pencher sur les besoins particuliers du Ministère en matière d'applications administratives, y compris les initiatives rattachées à l'introduction du Système d'information sur les ressources humaines (SIRH) exploité par le gouvernement pour gérer les données en ressources humaines.

Finances et Administration

En 2007-2008, Infrastructure Canada a pris des mesures pour examiner et renforcer les politiques et procédures financières et administratives à l'interne, en particulier dans les domaines de l'utilisation et du contrôle des frais de voyage et d'accueil, de la gestion des petites caisses et de la délégation des pouvoirs de signature en matière de finances. Certain services financiers rendus antérieurement par un partenaire d'exécution ont été rapatriés et consolidés au sein du service des Finances d'Infrastructure Canada pour actualiser l'évolution des priorités tant du Ministère que du partenaire d'exécution lui ayant offert ces services dans le passé. L'achèvement complet des documents portant sur la politique en matière de comptabilisation des dépenses reliées aux programmes d'infrastructure a permis la mise en place définitive d'un processus mensuel de régularisation. La gestion des installations a été améliorée par l'utilisation d'outils d'approvisionnement plus efficaces et la normalisation des exigences. De plus, les services d'approvisionnement ont été restructurés afin de développer la capacité d'offrir des services à la clientèle de meilleure qualité, et ce, par la surveillance et le contrôle des activités liées à la passation des marchés.

Stratégie des ressources humaines

Tout au long de 2007-2008, le Ministère a œuvré activement à l'intégration des impératifs opérationnels et des priorités afférentes en matière de ressources humaines. En réponse au *Quatorzième rapport annuel au Premier ministre sur la fonction publique du Canada* du greffier du Conseil privé, Infrastructure Canada a rajusté sa planification des ressources humaines pour appuyer les priorités énoncées par le greffier.

i) Modernisation et renouvellement de la fonction publique

Le Plan ministériel des ressources humaines a été affiché sur InfraNet en janvier 2008, de même qu'un document intitulé « Planification des ressources humaines simplifiée », qui vise à démystifier le processus de planification des ressources humaines pour les directeurs. Le document explique le *quoi*, le *pourquoi* et le *comment*; il présente également des liens menant aux outils disponibles et donne le nom d'une personne-ressource au sein des ressources humaines du Ministère pour les demandes de conseils et de données portant sur des employés.

Le Plan intégré des ressources humaines 2008-2009 d'Infrastructure Canada a été achevé en mars 2008, conformément à l'exigence du greffier, et il a été affiché sur InfraNet à ce moment-là. Ce plan déjà mis en place, les directeurs se sont engagés à procéder à l'élaboration de plans des ressources humaines pour les directions générales et les divisions.

Le Ministère a apporté son plein appui à l'objectif du greffier visant à recruter, à la grandeur de la fonction publique, des diplômés postsecondaires à des postes pour une période indéterminée avant le 31 mars 2008, en embauchant neuf nouveaux diplômés en 2007-2008. Le rapport d'étape du Ministère sur le renouvellement, préparé en collaboration avec Transports Canada, a été affiché sur InfraNet en janvier 2008.

Infrastructure Canada ne s'en remet plus à Industrie Canada pour les services People Soft. Le Ministère utilise maintenant le Système d'information sur les ressources humaines (SIRH) pour saisir les données portant sur les postes et les employés, et il a procédé à une mise en application et à un rajustement de ses processus de dotation et de classification afin les aligner sur l'utilisation du SIRH. En conséquence, Infrastructure Canada a largement bonifié sa capacité de répondre aux exigences de compte rendu de l'organisme central et aux demandes formulées par ses directeurs.

ii) Constitution des objectifs

Le Plan ministériel des ressources humaines, qui appuie le Plan d'action pour le renouvellement de la fonction publique, établit des stratégies de recrutement conçues pour tirer pleinement profit des différentes options et flexibilités disponibles aux termes de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*. Les approches adoptées par Infrastructure Canada comprennent notamment : l'intégration des étudiants; des programmes de perfectionnement visant l'ensemble de la fonction publique comme le Programme de stagiaires en gestion, le Programme de formation accélérée pour les économistes, le Programme de formation accélérée des économistes, le Programme de recrutement et de perfectionnement des directeurs des Finances et le Programme

de recrutement des décideurs; ainsi que la dotation collective afin d'établir un bassin de candidats qualifiés. Par conséquent, le nombre d'employés occupant des postes pour une période indéterminée est passé de 160 à 200 pendant l'exercice 2007-2008.

Dans le but de découvrir pourquoi les employés avaient quitté le Ministère au cours de 2007 et du premier trimestre de 2008, la Direction générale des ressources humaines a préparé une entrevue de fin d'emploi et a communiqué avec d'anciens employés ayant occupé un poste pour une période indéterminée. Elle a analysé les résultats préliminaires et pris la décision de poursuivre cette initiative jusqu'à l'obtention de données suffisantes pour contribuer à l'objectif ultime, qui consiste à élaborer des stratégies de maintien en poste pour le Ministère et les directions générales.

Un programme d'orientation des employés a aussi été mis sur pied pour l'ensemble du Ministère afin que les nouveaux employés se sentent à l'aise et comprennent quelle est leur place dans le Ministère.

iii) Apprentissage

Infrastructure Canada a entamé le travail de création de programmes internes de perfectionnement pour les groupes professionnels le plus gravement sous représentés, en visant en premier les groupes PE et ES.

Dans son rapport, le greffier a mis l'accent sur le fait que les plans d'apprentissage constituent des outils importants pour aider les employés à atteindre leurs objectifs de carrière. Le Ministère a dépassé son objectif cible, qui consistait à faire en sorte que 90 p. 100 de son personnel ait un plan de carrière et de perfectionnement avant le 31 mars 2008. De plus, il a mis en place une pratique pour amener tous les nouveaux employés à établir des objectifs de rendement et un plan d'apprentissage au cours du premier trimestre suivant leur arrivée au sein d'Infrastructure Canada.

iv) Représentation

Une campagne visant à encourager les employés à remplir un formulaire de déclaration volontaire en matière d'équité en emploi (EE) a révélé que, dans l'ensemble, le Ministère avait dépassé ses objectifs dans tous les domaines en 2007-2008 quant aux niveaux de disponibilité dans la population active. Des processus ont été mis en œuvre pour suivre les statistiques relatives à l'EE de plus près au sein du Ministère.

Infrastructure Canada a su établir et préserver ses antécédents largement reconnus dans le domaine des langues officielles. Son défi consiste à poursuivre son travail afin de maintenir un juste équilibre entre le besoin de services bilingues et les questions relatives à la planification de la relève, à l'équité en matière d'emploi et au recrutement du personnel dans la fonction publique.

v) Valeurs et éthique

Compte tenu de l'accent de plus en plus marqué que l'on met actuellement sur les valeurs et l'éthique à tous les niveaux de la fonction publique, Infrastructure Canada a mené un sondage national sur les valeurs et l'éthique, et a communiqué les résultats à ses employés en juin 2007.

Vérification interne et Évaluation

En 2007-2008, Infrastructure Canada a poursuivi la mise en œuvre de son plan triennal de vérification interne, lequel a formellement été entériné par le Comité ministériel de vérification (CMV) le 15 juin 2007.

Les difficultés éprouvées dans la dotation de postes approuvés ont causé un certain délai dans la finalisation du rapport de vérification portant sur la vérification des activités de classification et de dotation, ainsi que le report d'un bon nombre de vérifications prévues au cours de l'exercice financier (examen du cadre de gestion des ententes de contribution pour le PIC et le FIMR).

Le Comité ministériel de vérification d'Infrastructure Canada a poursuivi son engagement envers une plus grande indépendance du CMV vis-à-vis de la direction des organismes qui font l'objet d'une vérification. Les membres du CMV ont tenu deux réunions au cours de l'exercice pour examiner et discuter des éléments qui font maintenant partie de son mandat élargi (notamment la gestion des risques, les états financiers du Ministère et les rapports sur les comptes publics), en plus de ses responsabilités traditionnelles concernant la vérification interne et le suivi des plans d'action de la direction en réponse aux rapports de vérification et aux recommandations du vérificateur général.

Au cours du dernier trimestre de 2007-2008, un plan triennal continu de vérification interne axée sur les risques a été élaboré, puis approuvé par le CMV à sa réunion du 19 juin 2008.

Le Comité exécutif agit à titre de Comité ministériel d'évaluation (CME). Les principales responsabilités du CME consistent à approuver la politique d'évaluation d'Infrastructure Canada, le plan d'évaluation annuel ainsi que les rapports d'évaluation; à résoudre les questions litigieuses se rapportant aux évaluations; et à s'assurer que des mesures sont prises en réponse aux rapports d'évaluation.

Le CME a formellement entériné le plan triennal d'évaluation en janvier 2007. Les activités d'évaluation ont été exécutées en 2007-2008 conformément à ce plan.

Une évaluation formative du FIMR a été exécutée en 2007-2008, notamment une évaluation des résultats atteints à ce jour et un examen des questions relatives à l'administration et à l'exécution du programme.

Une évaluation des processus du FTE a également été complétée. Elle visait, d'une part, à évaluer la mise en œuvre du programme à ce jour, et, d'autre part, les systèmes de gestion et d'information financière.

La gestion des risques

En 2007-2008, Infrastructure Canada a complété d'importantes étapes du processus visant à intégrer des pratiques de gestion des risques au sein du Ministère. Cette progression englobait notamment l'introduction d'une politique ministérielle de gestion intégrée des risques (GIR); l'évaluation de l'efficacité des mesures d'atténuation des risques actuellement en place et des progrès réalisés dans la mise en œuvre de nouvelles mesures d'atténuation des risques; la finalisation du profil de risque de la Direction générale des services ministériels; l'établissement de rapports trimestriels sur la situation concernant les mesures d'atténuation de la Direction générale; la mise à jour du profil de risque du Ministère; et la création d'un Comité de gestion des risques (CGR) pour le Système partagé de gestion de l'information sur les infrastructures (SPGII).

En 2008-2009, le Ministère poursuivra la mise en œuvre de l'initiative de GIR en établissant un poste d'agent principal de gestion des risques (APGR), qui aura la responsabilité d'orienter et d'appuyer les initiatives en matière de gestion des risques dans l'ensemble du Ministère; d'assurer la mise à jour de la politique ministérielle de GIR pour refléter le rôle de l'APGR ainsi que toute nouvelle direction donnée à cette politique; de compléter la mise à jour du profil de risque du Ministère; d'intégrer un volet gestion des risques au sein des divers comités ministériels (e.g., le Comité d'évaluation des projets et le Comité sur le cadre de contrôle de gestion, lesquels font partie des réalisations prévues); de promouvoir la sensibilisation à la gestion des risques au sein du Ministère, par la création et la mise en œuvre d'un site Web sur la gestion des risques et la rédaction d'un guide de gestion des risques; de surveiller les progrès réalisés dans la mise en place de mesures d'atténuation des risques au sein d'Infrastructure Canada, et de faire rapport à cet égard; et de préparer des profils de risque pour les autres directions générales.

Communications

La Direction des communications d'Infrastructure Canada a pour but de renseigner les Canadiens sur l'éventail des politiques, des programmes et des projets d'infrastructure qui contribuent à bonifier les cadres économique et environnemental de tous les Canadiens et appuient leurs collectivités. La Direction veille aussi à ce que les points de vue des Canadiens soient pris en considération au moment d'élaborer de nouvelles politiques et de nouveaux programmes. Les activités de communication sont coordonnées et mises en œuvre avec son partenaire du Portefeuille, Transports Canada, les organismes de développement régional ainsi qu'avec les provinces, les territoires et les municipalités.

Aider à informer les Canadiens : En 2007-2008, la Direction des communications a coordonné la tenue de 125 événements médiatiques et publié 166 communiqués. Elle était également responsable de la valorisation et de la communication du nouveau plan d'infrastructure mis sur pied par le gouvernement fédéral auprès de l'ensemble des intervenants cibles, notamment la création et la diffusion d'un éventail d'outils d'information tant sur le Web que sur support imprimé, de même que les relations du Ministère avec les intervenants, les médias et le public. Mis ensemble, les efforts de la Direction ont permis de diffuser partout au pays, dans les journaux nationaux et régionaux, à la télévision et dans les médias communautaires, des renseignements aux Canadiens sur les programmes d'infrastructure actuels et le nouveau plan d'infrastructure Chantiers Canada. De plus, la Direction des communications a répondu à plus de 600 demandes du public, fournissant à chacun réponse à ses questions.

Communiquer de l'information aux intervenants : Pour appuyer ses activités de sensibilisation et communiquer l'information aux principaux intervenants, la Direction des communications a rédigé des discours pour le Ministre et les membres de la haute direction, en plus de fournir maints articles à des fins de publication. Elle a également créé une brochure détaillée présentant un aperçu du nouveau plan pour aider les intervenants à en saisir les objectifs et possibilités. La Direction des communications a soutenu Infrastructure Canada dans sa démarche visant à accroître la sensibilisation à l'égard de Chantiers Canada lors de conférences réunissant les principaux intervenants, notamment la foire commerciale Aurores boréales (Ottawa, février 2008) et la conférence sur les collectivités viables de la FCM (Ottawa, février 2008). En outre, Infrastructure Canada a conclu un partenariat avec le Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (Laval, novembre 2007) et la *Canadian/American Border Trade Alliance* (Montréal, novembre 2007). Le Ministère a aussi rencontré des représentants du Bureau des communautés des langues officielles en situation minoritaire pour leur expliquer Chantiers Canada.

4.3 Renseignements additionnels sur les programmes d'investissement en infrastructure

Outre les renseignements présentés aux sections I et II, les tableaux qui suivent fournissent des détails concernant les projets qui ont été annoncés ou autorisés en 2007-2008 ainsi que des données cumulatives au sujet des principaux programmes d'investissement qui ont été exécutés ou coordonnés par Infrastructure Canada : le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF), le Programme infrastructures Canada (PIC), le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR), le Fonds de la taxe sur l'essence (FTE) et le Fonds destiné au transport en commun (FTC).

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS)

Tableau 18 : Projets annoncés aux termes du FCIS en 2007-2008

Province	Date	Projet	Catégorie	Contribution (M$)
Terre-Neuve-et-Labrador	16 mai 2007	Usine de traitement d'eau potable de Corner Brook	Épuration de l'eau	12,0
	24 mai 2007	Voie de contournement de Torbay	Infrastructure routière ou ferroviaire	5,0
Québec	7 mai 2007	Naskapi Imuum Inc. – Accès haute-vitesse à large bande (INS)	Infrastructure à large bande	4,7
	7 juillet 2007	Infrastructures ferroviaires intermodales	Infrastructure routière ou ferroviaire	30,0
	24 août 2007	Northern Indigenous Community Satellite Network – Accès à large bande à 43 collectivités du Nord (INS)	Infrastructure à large bande	20,6
Ontario	5 juillet 2007	Groupe de projets liés au traitement des eaux usées	Traitement des eaux usées	40,5
	5 septembre 2007	Espace d'expositions et espace de réunions au Niagara Convention and Civic Centre	Tourisme et développement urbain	35,0
	26 novembre 2007	Construction du pont Strandherd-Armstrong et projets connexes	Transport en commun	35,0
Saskatchewan	14 septembre 2007	Réseaux d'adduction d'eau desservant des collectivités rurales	Épuration de l'eau	27,3
Total				**210,1**

Tableau 19 : Dépenses et projets annoncés aux termes du FCIS au 31 mars 2008

Administration	Financement aux termes du FCIS (M$)	Nombre de projets annoncés au 31 mars 2008	Valeur des projets annoncés aux termes du FCIS au 31 mars 2008 (M$)	Nombre d'ententes de projet signées au 31 mars 2008	Valeur des ententes de projet signées aux termes du FCIS au 31 mars 2008 (M$)	Dépenses fédérales des années antérieures (M$)	Dépenses fédérales en 2007-2008 (M$)
Colombie-Britannique		3	735,0	3	525,0	525,3	154,7
Alberta		3	300,0	2	150,0	112,5	32,5
Saskatchewan		5	120,0	4	92,7	76,2	15,3
Manitoba		3	347,5	3	135,0	116,8	84,6
Ontario		17	1 323,5	8	582,0	217,2	208,7
Québec		8	786,9	4	101,4	19,9	177,2
Nouveau-Brunswick		6	371,6	4	238,0	98,1	141,1
Nouvelle-Écosse		3	105,5	2	90,5	32,8	32,5
Île-du-Prince-Édouard		7	30,0	3	11,2	9,9	17,9
Terre-Neuve-et-Labrador		5	77,0	3	60,0	30,2	27,5
Yukon		3	35,0	2	26,0	11,6	5,6
Territoires du Nord-Ouest		1	40,0	1	40,0	43,7	10,1
Nunavut		2	40,0	2	40,0	12,8	14,6
Projets de priorité nationale[2]		7	155,2	5	129,8	–	–
Somme partielle	**4 970,8**	**71[3]**	**4 467,2**	**46**	**2 221,6**	**1 307,1**	**922,4**
Coordination fédérale/recherche	187,0						
Total	**5 157,8[1]**						

Note :

1 **Au budget initial de 4 milliards de dollars du FCIS, on a ajouté ce qui suit :**

Autoroutes du Nouveau-Brunswick (Nouveau-Brunswick)	140,0
Réseau GO (Ontario)	65,0
Canada Line (Colombie-Britannique)	210,0
Échangeur de Dorval (Québec)	11,96
Festival international du film de Toronto (Ontario)	25,0
Complément au budget de 2006 du FCIS	750,0
Restrictions des dépenses – Petit ministère	(4,15)
	1 157,8

2 **Détail des projets de priorité nationale (M$) :**

Canal de dérivation du Manitoba (Manitoba)	40,0
Corridors for Canada (Territoires du Nord-Ouest)	25,0
Territoires du Nord-Ouest	7,0
Nunavut	7,8
Banff National Park	50,0
Naskapi Imuum Inc. – Infrastructure à large bande	4,7
Northern Indigenous Community Satellite Network	20,6
	155,2

3 Bien que la somme de la colonne s'élève à 73, c'est le chiffre 71 qui apparaît, en raison du projet Corridors for Canada des Territoires du Nord-Ouest et du projet du canal de dérivation du Manitoba lesquels sont pris en compte à deux reprises, soit pour les administrations territoriales et les projets de priorité nationale.

Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF)

Tableau 20 : Dépenses et projets annoncés aux termes du FIF au 31 mars 2008

Administration	Financement aux termes du FIF (M$)	Nombre de projets annoncés au 31 mars 2008	Valeur des projets annoncés aux termes du FIF au 31 mars 2008 (M$)	Nombre d'ententes de projet signées au 31 mars 2008	Valeur des ententes de projet signées aux termes du FIF au 31 mars 2008 (M$)	Dépenses fédérales des années antérieures (M$)	Dépenses fédérales en 2007-2008 (M$)
Colombie-Britannique		2	90,0	1	88,0	62,3	22,8
Alberta		–	–	–	–	–	–
Saskatchewan		1	5,0	1	5,0	2,0	1,6
Manitoba		–	–	–	–	–	–
Ontario		4	338,1	3	158,1	88,1	32,6
Québec		3	72,0	–	–	–	1,3
Nouveau-Brunswick		2	45,0	1	30,0	11,7	11,6
Nouvelle-Écosse		–	–	–	–	–	–
Île-du-Prince-Édouard		–	–	–	–	–	–
Terre-Neuve-et-Labrador		–	–	–	–	–	–
Yukon		–	–	–	–	–	–
Territoires du Nord-Ouest		–	–	–	–	–	–
Nunavut		–	–	–	–	–	–
Nationale		–	–	–	–	–	–
Somme partielle	**550,1**	**12**	**550,1**	**6**	**281,1**	**164,1**	**69,9**
Sommes non affectées	28,9	–	28,9				
Coordination fédérale	18,0	–	18,0				
Total	**597,0***	**12**	**597,0***				

* Le total des sommes affectées aux termes du FIF ne tient pas compte d'une somme de 3 M$, qui a été transférée à l'Agence des services frontaliers du Canada pour le projet de modélisation de la frontière.

Programme infrastructures Canada (PIC)

Tableau 21 : Dépenses et projets autorisés aux termes du PIC au 31 mars 2008

Administration	Financement aux termes du PIC (M$)	Nombre de projets autorisés au 31 mars 2008	Valeur des projets autorisés aux termes du PIC au 31 mars 2008 (M$)	Dépenses fédérales des années antérieures (M$)	Dépenses fédérales en 2007-2008 (M$)
Colombie-Britannique	268,5	309	262,5	235,7	1,9
Alberta	171,0	776	167,3	159,3	7,9
Saskatchewan	56,7	365	55,6	54,2	2,3
Manitoba	60,9	173	59,9	57,9	2,3
Ontario	680,7	533	668,8	616,5	33,0
Québec	515,5	896	504,4	384,9	46,0
Nouveau-Brunswick	54,4	93	53,6	53,6	0,4
Nouvelle-Écosse	65,3	145	64,6	61,4	5,9
Île-du-Prince-Édouard	12,8	81	12,6	12,8	0,1
Terre-Neuve-et-Labrador	51,2	378	50,4	46,9	2,9
Yukon	2,5	8	2,5	2,5	0,0
Territoires du Nord-Ouest	3,0	12	3,0	3,0	0,0
Nunavut	2,1	5	2,1	2,1	0,0
Premières nations	31,1	97	30,4	30,4	0,0
Somme partielle	**1 976,0**	**3 871**	**1 937,7**	**1 721,2**	**102,6**
Coordination fédérale/*Infraguide*	74,0				
Total	**2 050,0**				

Note : La somme des colonnes peut être inexacte parce ce qu'elle a été arrondie.

Fonds sur l'infrastructure municipale rurale (FIMR)

Tableau 22 : Dépenses et projets autorisés aux termes du FIMR au 31 mars 2008

Administration	Financement aux termes du FIMR (M$)	Nombre de projets autorisés au 31 mars 2008	Valeur des projets autorisés aux termes du FIMR au 31 mars 2008 (M$)	Dépenses fédérales des années antérieures (M$)	Dépenses fédérales en 2007-2008 (M$)
Colombie-Britannique	74,6	103	73,3	–	0,5
Alberta	107,0	86	106,0	–	7,1
Saskatchewan	45,5	302	44,3	8,9	12,9
Manitoba	49,3	83	45,6	11,7	5,9
Ontario	362,0	701	290,2	51,5	70,7
Québec	234,8	162	171,9	6,8	6,4
Nouveau-Brunswick	39,6	57	37,9	9,6	10,6
Nouvelle-Écosse	44,5	83	43,5	–	13,5
Île-du-Prince-Édouard	21,7	88	16,1	3,7	5,3
Terre-Neuve-et-Labrador	33,5	71	14,8	0,1	5,7
Yukon	19,2	19	12,7	0,8	3,9
Territoires du Nord-Ouest	19,2	20	12,3	–	–
Nunavut	19,1	3	2,7	–	0,8
Premières nations	25,0	–	–	–	–
Somme partielle	**1 095,0**	**1 778**	**871,3**	**93,0**	**143,3**
Coordination fédérale	40,0				
FCIS – Transport en commun rapide en C.-B.*	60,0				
Total	**1 195,0**				

Note : La somme des colonnes peut être inexacte parce qu'elle a été arrondie.

* Le projet du FCIS appelé « Canada Line », un lien de transport rapide à Vancouver, reçoit 60 M$ de la part affectée à la Colombie-Britannique dans le cadre du programme FIMR.

Fonds de la taxe sur l'essence (FTE)

Tableau 23 : Sommes affectées et fonds versés aux termes du FTE

Sommes affectées aux termes du FTE

Province/Territoire	2005-2006	2006-2007	2007-2009
Colombie-Britannique		76,3	101,7
Alberta		57,2	76,4
Saskatchewan		17,7	23,6
Manitoba		20,1	26,8
Ontario		223,9	298,5
Québec		138,1	184,2
Nouveau-Brunswick		13,9	18,6
Nouvelle-Écosse		17,4	23,2
Île-du-Prince-Édouard		4,5	6,0
Terre-Neuve-et-Labrador		9,9	13,2
Yukon		4,5	6,0
Territoires du Nord-Ouest		4,5	6,0
Nunavut		4,5	6,0
Fonds d'infrastructure des Premières nations		7,5	10,0
Total	**600,0**	**600,0**	**800,0**

Fonds versés aux termes du FTE

	2005-2006	2006-2007	2007-2008*	Cumulative
Sommes reçues du Canada	579,7	590,2	778,2	1 948,1
Quote-part des provinces/territoires	2,5	3,5	–	6,0
Administration des provinces/territoires	389,2	2,3	–	2,7
Sommes transférées à des bénéficiaires	358,7	550,3	–	909,0
Quote-part des municipalités	434,6	9,6	–	10,1
Administration des municipalités	15,8	286,9	–	302,7
Sommes affectées à des projets	118,1	364,0	–	482,1
Nombre de projets	266	1 967	–	2,2

Note : La somme des colonnes peut être inexacte parce ce qu'elle a été arrondie.

* Pour 2007-2008, les rapports remis par les provinces et les territoires seront disponibles à compter de septembre 2008.

Fonds destiné au transport en commun (FTC)

Tableau 24 : Dépenses aux termes du FTC en 2007-2008

Province/Territoire	Sommes affectées (M$)	Dépenses (M$)	Sommes restantes (M$)
Colombie-Britannique		36,3	16,2
Alberta		20,0	20,1
Saskatchewan		0	12,5
Manitoba		0,8	13,8
Ontario		122,8	32,4
Québec		0	94,4
Nouveau-Brunswick		0	9,4
Nouvelle-Écosse		8,3	3,4
Île-du-Prince-Édouard		1,7	0
Terre-Neuve-et-Labrador		0	6,5
Yukon		0,4	0
Territoires du Nord-Ouest		0	0,5
Nunavut		0,4	0
Total	**400,0**	**190,7**	**209,3**

Note : La somme des colonnes peut être inexacte parce ce qu'elle a été arrondie.

4.4 Coordonnées

Pour obtenir de plus amples renseignements, allez à *www.infrastructure.gc.ca* ou communiquez avec Infrastructure Canada aux coordonnées suivantes :

Infrastructure Canada
90, rue Sparks, bureau 605
Ottawa (Ontario) K1P 5B4

Téléphone : 613-948-1148
Appels interurbains sans frais : 1 800 O-Canada (1-800-622-6232)